Cena numeru 80 gr.

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 10 (94) Poznań, 23 grudnia 1927 r. Tom VI

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

Wesołych Świąt!

Z okazji nadchodzących Świąt

BOŻEGO NARODZENIA

składamy najserdeczniejsze życzenia Przyjaciołom, Czytelnikom i Współpracownikom naszego pisma

REDAKCJA i ADMINISTRACJA

Wynalazek kpt. Sidora.

W najnowszych czasach mapy plastyczne znalazły bardzo szerokie zastosowanie przy nauce geografji, zwłaszcza zaś przy nauczaniu żołnierzy. Znanem jest szerokie zastosowanie map takich w oddziałach wojsk amerykańskich na froncie zachodnim w czasie Wielkiej Wojny. Przedewszystkiem jednak mają mapy plastyczne wielkie znaczenie w lotnictwie.

Mapy plastyczne, dotychczas znane, wykonywane były z gipsu, piasku, „papier maché" — cementu i posiadały poważne niedogodności. Mapy takie są ciężkie, skala pionowa z trudnością daje się z nich uwydatnić, zmieniają one łatwo swój kształt pod wpływem czynników atmosferycznych lub nieostrożnego obchodzenia się (piasek), wreszcie dość drogo kosztują. Nie można zmieniać je tak często, jakby tego wymagały potrzeby kształcących się. —



Kpt. pil. Sidor, wynalazca nowej mapy plastycznej.

Ostatnio w dziedzinie map plastycznych uczyniono duży krok naprzód. Z radością komunikujemy o tem, gdyż wynalazcą nowej, dogodnej masy do map jest Polak, kpt. Józef Sidor zOddziału Służby Lotniczej w Poznaniu.

„Wiadomości Urzędu Patentowego Rzeczypospolitej Polskiej" (zeszyt 10, październik 1927 r.) donoszą o przyznaniu kpt. Sidorowi patentu (za nr. 852) na wykonany przez niego wzór, składanej mapy plastycznej, która ma służyć do ćwiczeń aplikacyjnych tak dla oficerów jak i szeregowych W. P.

Jak nas informują, mapa plastyczna kpt. Sidora odznacza się następującemi właściwościami: lekkością, taniością, możnością składania w większe kompleksy, niezniszczalnością pod wpływem czynników atmosferycznych, łatwością przenoszenia z miejsca na miejsce.

Że właściwości nowej mapy plastycznej koła miarodajne należycie doceniły, tego dowodem bardzo znaczne zamówienia, już u kpt. Sidora poczynione.

W najbliższym czasie przyznany zostanie kpt. Sidorowi nowy patent na jeszcze bardziej udoskonalony wzór mapy.

Wynalazki kpt. Sidora stwierdzają, że oficerowie naszych wojsk lotniczych pracują nad sobą, a praca ich przynosi poważne korzyści lotnictwu polskiemu i naukom, mającym w lotnictwie zastosowanie.

Składając p. kpt. Sidorowi szczere gratulacje z powodu wyników jego pracy, życzymy mu dalszych, równie szczęśliwych poczynań.

Zaznaczamy, że szczegółów, odnoszących się do nowej polskiej mapy plastycznej, podać nie możemy, są one bowiem tajemnicą urzędową.

Zamieszczając w niniejszym numerze podobiznę wynalazcy, podajemy również fotografję mapy.



Fotografja mapy plastycznej kpt. Sidora.



W Indo-Chinach...

(Szeregowe zdjęcia rzeki i zarośli z lotu ptaka).

Rozbrojenie a niebezpieczeństwo niemieckiej polityki lotnicznej.

(Dokończenie)

IV. Lotnictwo wojskowe Niemiec.

Płatowce wojenne niemieckiej floty powietrznej budowane są w przedsiębiorstwach aeronautycznych i lotniczych poza granicami państwa, w krajach sąsiednich i będących pod wpływem Niemców, bądź też o wyraźnych tendencjach germanofilskich (patrz szemat: Dyzlokacja Przem. Lotn. Niemiec. str. 5, nr. 9).

Nie powinniśmy właściwie zapominać, że od daty 7 maja 1926 r. Niemcom wspaniałomyślnie dozwolono: „przeprowadzać studja, a rządowi Rzeszy udzielać inicjatyw i poparcia w konstrukcjach wszelkich typów i rodzai aparatów lotniczych lądowych i hydroplanów, odpowiednio wyekwipowanych i uzbrojonych, stosownie do nowoczesnych wymagań".

Mobilizacja przeto wojskowych samolotów, szykowanych „en gros" zagranicą, jest Niemcom w zupełności dozwolona i korzystają oni z prawa konstruowania na swem terytorjum przyrządów napowietrznych tego waloru, co i inne mocar stwa.

Lotnicza wytwórczość Niemiec już w r. 1918, czyli z końcem krwiożerczych zmagań wojennych, przy pełnej jej produkcji w 180 niemieckich fabrykach samolotów i motorów lotniczych, wynosiła 2 000 płatowców i 2 500 silników miesięcznie a niewątpliwie nie mniej intensywnie i obecnie Niemcy pracują, przygotowując się wciąż do odwetu.

W Traktacie Pokoju w § 198 wyrażano się, że: „siła zbrojna państwa niemieckiego nie może mieć żadnych lądowych ani morskich sił powietrznych". Niemcy jednak, ukrywając poważną ilość materjału wojskowego, niezawodnie posiadają dziesiątki tysięcy gotowych i łatwych do zmodernizowania płatowców, silników i zdatnych do użytku urządzeń lotniczych i przedmiotów ekwipunku wojennego, czego najlepszym dowodem jest przeprowadzona przez Komisję Międzynarodową w roku 1920 wojskowa kontrola, rezultatem której było wykrycie 7 500 doskonale utrzymanych silników lotniczych i moc materjału zakazanego dla potrzeb lotnictwa niemieckiego, pomimo formalnego zadeklarowania już przedtem pod przymusem poważnej liczby motorów i sprzętów ukrytych.

„Lufthansa" używa w swej służbie przeszło 800 rutynowanych pilotów na 200 płatowców, posiadanych w eksploatacji, a Szkoła Pilotów organu „Deutscher Sportflug", której ruchliwe oddziały znajdują się przy głównych siedzibach poszczególnych komendantur siedmiu dywizyj wojskowych, regularnie tworzy i dostarcza co raz to świeże zastępy lotników, czyli więc niewątpliwie kadry nowych korpusów lotniczych, gdyż 60% uczniów - pilotów składa się z oficerów Reichswehry lub oficerów i aspirantów policji a mniejszość uczniów stanowią podoficerowie, szeregowi i osoby cywilne. W ten to sposób Niemcy rokrocznie stwarzają 2 000 nowych pilotów.

V. Wnioski.

Współczesne lotnictwo niemieckie wyposażone jest w arcy - znakomicie scentralizowaną i jaknajlepiej rozwiniętą oragnizację lotniczą, której wiele niezawisłych państw może Niemcom szczerze pozazdrościć.

Lotnicze konsorcjum „Lufthansa" stoi na nader mocnym gruncie, mając w swej dyspozycji ze wszech stron zmonopolizowane bardzo poważne środki finansowe i organizacja ta jest niewymownie pięknym przykładem zespołu sił całego narodu i uświadomionych rzesz niemieckiego społeczeństwa, będąc jego zasługą i własnym dorobkiem.

Z punktu widzenia handlowego, wszechniemiecka „Lufthansa" udzielnie panuje dziś, jak wiemy, tak nad morzami Północnem, Bałtyckiem i Śródziemnem, jak i na wschodnich i południowych kresach Europy w kierunkach mianowicie: Noeapolu, Rzymu, Portugalji, Hiszpanji, Albanji, Persji, Panamy aż po Buenos-Aires, śladem znów transsyberyjskiego szlaku przemocą dociera aż do wrót Pekinu i Tokjo, aspirując tą drogą o niemieckie panowanie nad światem.

Nie zamykajmy oczu — pamiętajmy, że Prusacy mają doskonale zorganizowany potężny przemysł lotniczy, większy procent którego mieści się zagranicą, mając tam wszędzie od dawna pełną swobodę fabrykacji, wewnątrz swego kraju nie drzemią w agonji... kują broń lotnicza i amunicję, lotnicze torpedy, rakiety i gazy trujące, organizują dla młodych pokoleń i dorosłych liczne bezpłatne kursy, odczyty i wykłady o lotnictwie, w szkołach i gimnazjach wprowadzają patrjotyczne nauki o ojczystem lotnictwie i o potrzebie napowietrznej siły zbrojnej, które to przedmioty wchodzą dziś obowiązkowo w zakres programu wykształcenia młodzieży, tworzą Niemcy cywilne i rządowe Szkoły Pilotów, mają wyborne szkoły i instytuty techniczne, Politechniki i Uniwersytety zaopatrzone są w Katedry techniki lotniczej i aeronautycznej, posiadając tam świetnie zaprowadzone laboratoria lotnicze i

aerodynamiczne, wzorowo funkcjonujące Akademje Aeorstatyki i Meteorologji, posażne Aero-Kluby i Związki Pilotów, Aeronautów, Inżynierów i Konstruktorów Lotniczych, Instytucje Sportu Awiacyjnego i Lotu Ślizgowego, Kluby i Ogniska Lotników etc.

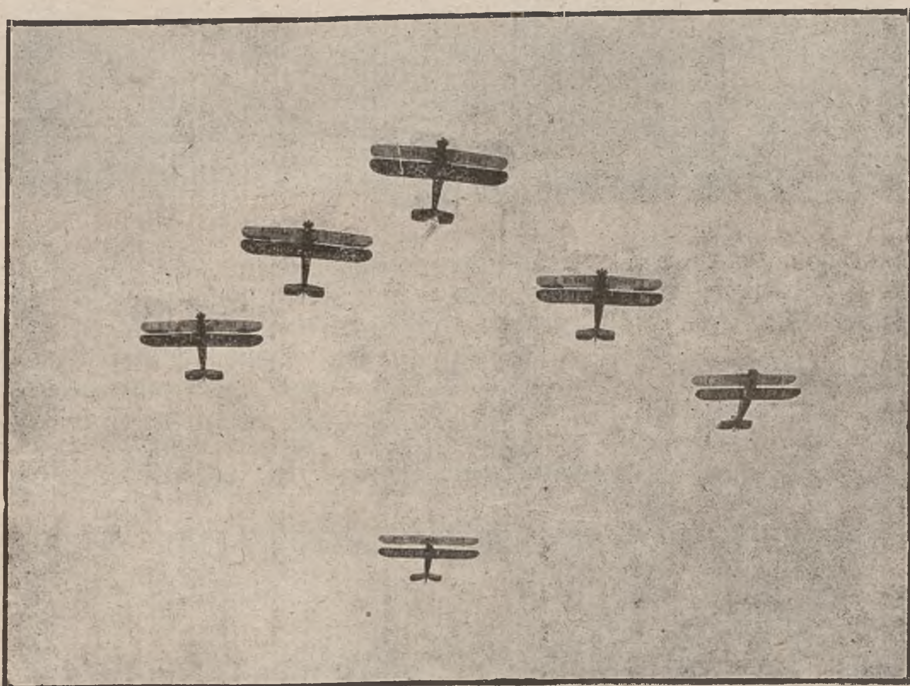
W Niemczech egzystuje przeszło 50 aerodromów i portów lotniczych w najnowocześniejszy sposób urządzonych i moc dodatkowych pól lotniczych we wszystkich dzielnicach państwa, przeznaczonych specjalnie na usługi pilotów rezerwy, ich ciągłych praktyk i treningów.

Prawie wszystkie zakłady lotnicze w Niemczech (około 120 fabryk w r. 1926) mają własne laboratorja aerodynamiczne, pomimo istniejących, bajecznie wprost uposażonych, licznych laboratorjów państwowych, w dziedzinie zaś aerostatyki Niemcy dążą olbrzymiemi krokami postępu, rozporządzając słynnemi Zakładami Budowy Sterowców i Balonów w Friedrichshafen (nie zburzonymi mimo nakazów i licznych decyzyj L. N.), bez najmniejszej kontroli stwarzają tam bogatą flotyllę napowietrzną.

Militarne skłonności Niemców dla wszystkich narodów winny być surową przestrogą, a w szczególności dla nas, wszak jesteśmy jeszcze pod świeżem wrażeniem owej śmiercionośnej niemieckiej broni lotniczej, kiedy to w połączeniu z gazami trującymi (wśród których odróżniamy dzisiaj: gazy zatruwające, drażniące, paląco - żrące, duszące, mgło- i dymotwórcze) już onegdaj zaciekli Niemcy szerzyli panikę i straszne zniszczenie wśród szeregów walecznych żołnierzy koalicyjnych, gdy nad Yprem naprzykład, w roku 1915, na jednym zaledwie odcinku dywizji armji, w przeciągu niespełna 40 minut, nagle padło ponad 12 000 dusz... i na tem to polu właśnie Prusacy znów mogą w przyszłości zasłynąć, prześcignęli oni bowiem pod tym względem w ostatniej wielkiej wojnie wszechświatowej inne rasy ludzkie, sami stwarzając, jak wiemy, gazy trujące i wprowadzając je poraz pierwszy do walki — a dzisiaj znowuż zawzięcie dążą z zatrważającą szybkością do rozwoju swych sił powietrznych.

Wychodząc z założenia, że lotnictwo niemieckie nie zmierza absolutnie ku „celom ekonomicznym“, tak gładko uradzonym niedawno w Brukseli, i zważywszy, że stan niemieckiego lotnictwa nie odpowiada ustalonym przepisom Ligi Narodów, musimy się mieć ogromnie na baczności i nie dopuścić, by starodawne, Królewskie Ziemie naszej Wolnej Ojczyzny znów wpadły pod pręgierze hajdamackich, kacapskich czy innych oprawców.

Wytężyć ostatnie nasze siły powinniśmy, o ile nie chcemy dopuścić do tego, aby bezsilna w powietrzu Zjednoczona Polska legła u stóp wrażych nam hord skrzydlatych najeźdźców, którzy bez pardonu ni litości zniweczyć mogą nieliczne stosunkowo nasze lotnicze eskadry i wytępić nieulękłych, lecz niestety bezbronnych, naszych pilotów, by niemieccy lotnicy, w ciągu kilkunastu godzin, w współczesnej bitwie napowietrznej, z pełną swobodą



Wbrew orzeczeniom traktatów i wszelkim paktom pokojowym, niemieckie eskadry lotnicze ćwiczą się w taktyce wojennej ponad polami Tempelhof, w pobliżu stołecznego groda Berlin. Jak zauważamy Niemcy z określonym celem ekwipują swoje naiwne „komercjonalne“ aparaty lotnicze w motory ochładzane powietrzem.

działania zdołali unicestwić nasze strategiczne węzły kolejowe, telegraficznej i telefonicznej komunikacji, zdusić w zarodku naszą mobilizację, obezwładniając nas we własnej obronie narodowej, zbombardować i spalić ukochane nasze piękne grody, malownicze wioski i rodzime strzechy, — wszelkie historyczne zabytki i drogie nam staropolskie pamiątki.

Nie łudźmy się, rodacy, nie pomogą bohaterskie porywy walczących pod sztandarami Białych Orłów i Pogoni — wielkie trudy i znoje rączych hufców rycerzy, tych wszystkich ofiarnych i pełnych poświęceń żołnierzy Wielkiej Polski, co to bez bólu i jęku, w gorącej miłości Ojczyzny, śmierć swą witają. Przed inwazją i zawieruchą uskrzydlonych nieprzy-



Inżynier Wenger z Wiednia, wynalazca silnika na paliwo ciężkie.

„Kazia"

Nikczemni barbarzyńcy zdolni są, ze znaną ich krzyżacką zaciętością, zniszczyć wzrastający z upadku polski przemysł, zniwelować nasze bogate lasy, zmarnować zasiewy i plony, wytruć nasz lud i mieszkańców miast, obracając jednem słowem w perzynę i ruinę to wszystko, co krwią naszych Ojców i naszą zostało drogo okupione.

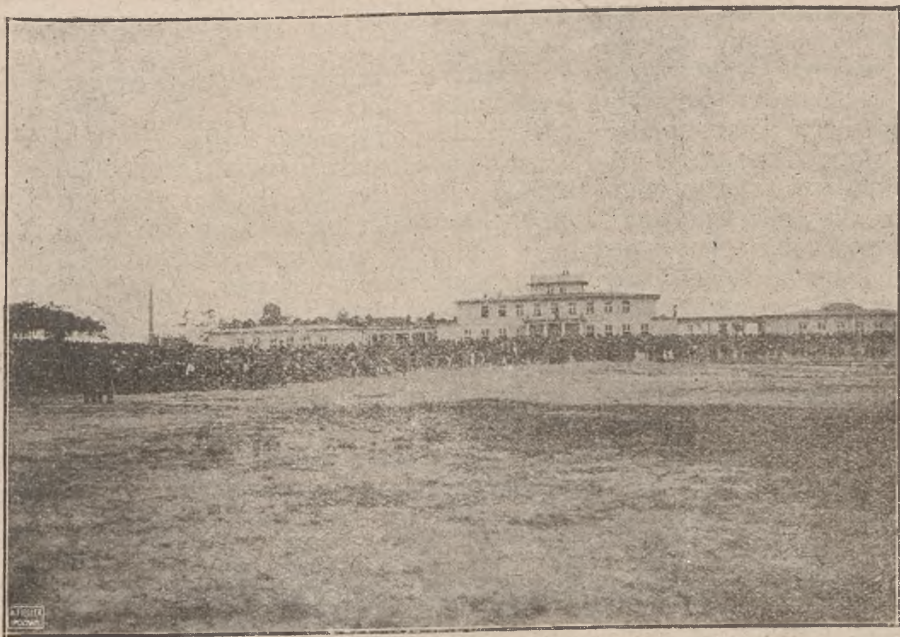
jaciół nie zdoła nas uratować jedynie czujna straż polska w kraju i u ojczystych wybrzeży i granic wartująca, ale skutecznie nas obroni tylko własna silna armja lotnicza, powstała przez natychmiastowy, energiczny odruch, z pobudek patrjotyzmu płynący, i solidarny, zbiorowy wysiłek Narodu, któryby za przykładem innych generacyj, tak bardzo dzisiaj ze



„Super-Marine" z eskadry australijskiej.

„Kazia"

sobą w lotnictwie współzawodniczących — zdołał zrodzić zdolną do obrony Państwa odpowiednią Polską Narodową Flotę Powietrzną, która niezwłocznie otrzyma niezbędny własny przemysł lotniczy — dostateczną ilość fabryk polskich samolotów i dobrych, — w chcieli sprezentować przed forum Narodów w Genewie sążniste wykazy swych fabryk lotniczych, swoich aparatów, pilotów i wogóle — ujawnienia autentycznego stanu ich lotnictwa, czego zasadniczo, w myśl rezolucyi, zapadłych w Locarno na Międzynarodowej Konferencji



Dworzec lotniczy na lotnisku Katowickiem fundacja L. O. P. P. Jak widzimy, lotnisko śląkie nie ustępuje zagranicy.

Polsce wyrabianych, silników lotniczych, szereg swojskich wytwórni chemicznych, cywilnych i rządowych Szkół Pilotów i Mechaników Lotnictwa, oraz jaknajliczniejsze centra przysposobienia polskich rezerw lotniczych.

Jednocześnie wypadałoby ubiegać się nam o to, by wysłannicy Państwa Niemieckiego ze- Rozbrojeniowej — cały świat kulturalny od „pacyfistycznych" Niemców ma najsłuszniejsze prawo domagać się, gdyż istotnie niebezpieczeństwo jest poważne i wielkie.

Mirosław Radwan-Przypkowski.

Paryż w listopadzie 1927.



Loty pasażerskie na lotnisku w Katowicach po poświęceniu Dworca Lotniczego.

O racjonalną propagandę.

Rzecz charakterystyczna, że gdy na Wschodzie i Zachodzie olbrzymieje potęga floty powietrznej, u nas lotnictwo traktowane jest jeszcze jako sport i spotyka się naogół ze słabem zrozumieniem doniosłości żeglugi powietrznej, która w czasie pokoju jest dźwignią życia przemysłowego i ekonomicznego postępu społecznego, a w razie wojny staje się podstawą obrony w obecnym rozwoju techniki wojennej. Należałoby przypomnieć społeczeństwu rozumne słowa Prezesa D. K. P. inż. Dobrzyckiego, ujmujące zwięźle całokształt tego zagadnienia. „Organizacja lotnictwa i sprawność linji kolejowych, to bez wątpienai najważniejsze problemy naszego życia społecznego i ekonomicznego“ — od rozwiązania tych zagadnień zależy cała przyszłość naszego kraju. Gdybyśmy częściej zastanawiali się nad doniosłością tego powiedzenia, rozwój lotnictwa u nas z pewnością w zdwojonem przeszedłby tempie. Pamiętać winniśmy, że od nas samych, naszych wysiłków, inicjatywy, przedsiębiorczości zależy ten rozwój i że najważniejszą może rzecza w dziedzinie lotnictwa, to sprawa umiejętnej i celowej propagandy — i tu dotykamy naszej bolączki i, uderzywszy się w piersi, wyznać ze skruchą musimy, że na tem polu czyni się bardzo mało. Komisja propagandowa, przy Śląskim Komitecie Wojewódzkim L. O. P. P., której zadaniem rozwijanie jaknajżywszej działalności w zakresie propagandy od początku swego istnienia okazuje bardzo słaba żywotność, co czyni wrażenie, że albo nie zdaje sobie sprawy z doniosłości lotnictwa, lub też nie rozumie po prostu zakresu swej działalności i nie wie co ma czynić, by wzbudzić w szerokich kołach społecznych żywsze zainteresowanie dla lotnictwa.

Jedynie rozumna i celowa propaganda uświadomić zdoła ogółowi cała ważność lotnictwa dla przyszłości kraju — tudzież potrzebę nadążenia państwom zachodnim w rozwoju tegoż. Każdy Polak powinien zrozumieć, że granice nasze mają jedyną obronę — a to lotnictwo, i tu leży ogromne pole do wypracowania programu **szeroko pomyślanej akcji propagandowej**, która musi docna przeobrazić nasze psychiczne pojecia i podstawy. W naszem stuleciu zmiany, które dawniej wymagały wieków całych, dziś w przeciągu kilkudziesieciu lat sie dokonywują. Zawrotny ruch zdobyczy i odkryć technicznych przeobraża coraz więcej warunki życia społecznego, jako też wzajemne oddziaływanie różnych sfer społecznych. Propaganda L. O. P. P. powinna się do tego zawrotnego tempa dostosować, a nie trwać w bezruchu i martwocie i zadawalniać się naszem „jakoś to będzie“. Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. dokonał w dziedzinie awiatyki bardzo wiele, — budując lotnisko w Katowicach, które jako wzorowe urzadzenie może dorównać najlepszym zagranicznym, a w Polsce z pewnością

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

11 Powieść lotnicza.

— O nie! dla nas życie!...

Porwał go Felek w ramiona.

— Mam adres, dostaniemy tam ubrania. Chodźmy — chodźmy!...

Ale próżno Felek podnosił swego porucznika, ten resztki sił utracił.

Za to Felek jest teraz mocny.

On chce, musi ratować swego porucznika.

Wziął go na plecy i ciągnie za sobą po śniegu. Ale sił Felkowi nie stało, upadł już po kilku krokach. Próbował jeszcze raz, ale znowu stoczył się w śnieg, przytłoczony swym najdroższym ciężarem.

Porucznik jęczał głucho.

— Tak, to już widać koniec! — wyszeptał Felek i ułożył go na śniegu.

— Tu koło mego porucznika odpocznę, przykryje go mem ciałem. Może litościwy śnieg nas przywali a jeśli kruki rozdziobią, to mnie pierwej.

Wtem na śniegu zobaczył obok czarną piamę. — To trumna. — Poznał, tak to trumna. I nagle przyszła mu myśl nowa. Ułożyć porucznika do trumny.

— Jak to, za żywa do trumny? — szeptał mu jakiś głos.

— Tak trzeba ratować, choćby w trumnie. — Jak pomyślał, tak zrobił.

Umocnił sznur w nogach, idzie i ciągnie.

ROZDZIAŁ XIII.

W drodze do życia.

Trumna ślizga się za nim po śniegu. Czyż pomyśleli bolszewicy, że do takiego celu służyć będzie ich trumna.

Ale Felek rad ze swego pomysłu. Toż i sił mu jakoś przybyło. Dobrnał do ciemnej ulicy, ukrył pod parkanem porucznika nieprzytomnego już w trumnie, okrył go swym mundurem, sam zaś poszedł na zwiady.

jedno z naczelnych miejsc zajmuje. Budowa lotniska — to bezwątpienia zasługa i dzieło Pana Prezesa Dr. Potyki, i tą szlachetną jego działalność należy tu podnieść z wielkiem uznaniem; lecz co zdziałała właściwie Komisja propagandowa przy Śl. Komitecie Wojewódzkim L. O. P. P., której celem rozwinięcie na całym terenie śląskim intensywnej propagandy; rezultaty dotychczasowe jej działalności tak nikłe, że nie da się o nich wiele powiedzieć, zwłaszcza gdy się zważy jak ogromne przed nią stały zadania. Komisja propagandowa jako oragnizacja powinna na każdym kroku przypominać społeczeństwu o tych świętych obowiązkach każdego Polaka w dziedzinie obrony powietrznej i starać się o powiększenie funduszów dla rozwoju lotnictwa niezbędnych. Zadania, jakie ma przed sobą Komisja propanagdowa, dadzą się zamknąć w ramach następujących:

1. Werbowanie członków do L. O. P. P. i zakładanie nowych kół, organizowanie młodzieży szkolnej i zakładanie komitetów szkolnych, jak to ma miejsce w innych województwach.

2. Urządzanie różnych imprez, odczytów, przedstawień, wyświetlanie filmów propagandowych lotniczych, urządzanie wystaw ruchomych, lub też urządzenie w Katowicach wielkiej wystawy lotniczej, coby było niemałym propagandowym atutem.

3. Prowadzenie propagandy prasowej na Śląsku.

4. Zakładanie szkół modelarskich, jako jeden z najważniejszych postulatów, wśród młodzieży szkolnej i pozaszkolnej.

A teraz pytanie, o ile te postulaty spełniała Komisja propagandowa?

Otóż, tkwiąc w dziwnym, niepojętym marazmie, nie uczyniła dotychczas zadość tym koniecznym potrzebom propagandowym L. O. P. P., mimo zgoła odwiecznych przykładów w innych województwach, które odznaczają się intensywną działalnością w tym kierunku.

Należy podnieść z naciskiem, że ziemia Śląska stanowi grunt podatny dla propagandy, jako że znaną jest z ofiarności swego społeczeństwa, i szkolnych sfer, jak to świeżo dowodzi zaszczytny przykład w Królewskiej Hucie, gdzie młodzież szkolna przyczyniła się znacznym funduszem do zakupu samolotu. Z pewnością wszystkie szkoły na Śląsku poszłyby za przykładem Królewskiej Huty, gdyby inicjatywę do działalności dała Komisja propagandowa, lecz ona milczy, jak zaklęta, i znaku życia nie daje.

Miejmy nadzieję, że energja i oddanie się sprawie Ligi Obrony Powietrznej Państwa Pana Prezesa Dr. Potyki zdoła ożywić tę martwotę Komisji i że wkrótce już ujrzymy dodatnie wysiłki jego wpływu i współdziałania. Musimy prowadzić propagandę na rzecz lotnictwa wśród szerokich warstw narodu i iść na tej drodze zwartym szeregiem, gdyż tylko w pracy zbiorowej siła i pewność zwycięstwa, — do takiej to pracy wzywamy cały naród.

Wybrał mały domek ze sklepikiem. Zapukał do drzwi. Otworzył mu stary żyd z brodą. Wystraszył się wielce, zobaczywszy Felka, ale gdy ten mu pokazał kartkę napisaną przez Sarę, żyd spojrzał na niego z większem zaufaniem.

— Sara jak coś robi, to wie, co robi! — Po chwili i pomoc się znalazła. Żyd zbudził dwóch młodych żydków i jakąś dziewczynę. Okazało się, że ów żyd, do którego wydała polecenie Sara, mieszka na sąsiedniej ulicy. Felek napił się wody i poszedł prowadzony przez jednego z żydków.

W domku paliło się światło. Wszystko było na wszelki wypadek przygotowane, więc i małe chłopskie sanki zaprzężone w jednego konia, z czternastoletnim chłopcem jako woźnicą.

Felek przebrał się spiesznie w bolszewicką kurtkę i czapkę.

Resztę wątpliwości żydka rozwiał, hojnie płacąc pieniędzmi, które dostał od Sary. Żydek cmoknął ustami. — Jak ona co robi — to ona wi, co robi! — Ona musi mieć swoją rację polityczną.

Felek rychło się połapał w sytuacji i jął udawać strasznie politycznego człowieka, to też już po chwili sanki sunęły po śniegu i Felek odnalazłszy porucznika, który w swej trumnie zdawał się spać w malignie, wciągnął go wraz z trumną na sanki, ku wielkiemu przerażeniu młodego woźnicy.

Wrócili jeszcze do domku. Felek poczęstowany przez gościnnego żyda zjadł coś niecoś z wilczym apetytem, poczem odrazu poczuł się lepiej. I Maryś na chwilę odzyskał przytomność.

Felek przy pomocy żydków ściągnął z niego okrwawione ubranie, otulając go w bolszewicki płaszcz.

Gorzej było z hełmem lotniczym, po zdjęciu którego okazała się straszna rana na głowie.

Młoda żydówka z pewną znajomością rzeczy pomogła Felkowi obmyć ranę. Lecz porucznik spojrzał tylko na nich z wdzięcznością

Kalejdoskop wojewódzki.

W dniu 17 października br. Administracja „Lotnika“ rozesłała do wszystkich Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P., między innymi naturalnie i do Komitetu Wojewódzkiego w Poznaniu, równobrzmiące listy, w których Administracja nasza zwraca się do Komitetów z bardzo naturalną propozycją prenumerowania przez L. O. P. P. tygodnika „Lotnik“. Przypuszczając, że ta poważna ilość szpalt, którą poświęciliśmy specjalnie na rzecz propagandy Ligi, upoważnia nas do rozesłania tego rodzaju listów — oraz nie poczuwając się do żadnego przestępstwa wobec Ligi, sądziliśmy — że listy nasze albo wpłyną na pewne Komitety w kierunku zaprenumerowania „Lotnika“, albo — conajwyżej — pozostaną bez odpowiedzi.

I oto w dniu 8 listopada br. (listopad, miesiąc dla Polaków groźny — powiedział jakiś poeta!) otrzymaliśmy pismo z Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Poznaniu. List ten uważamy za nadający się do działu naszego p. t. „Kalejdoskop“ — drukujemy więc go in extenso:

Liga Obrony Powietrznej Państwa
pod protektoratem
Prezydenta Rzeczyposp. Polskiej
Komitet Wojewódzki — Poznań.
L. dz. 1875/27.

Poznań, dnia 8. XI. 1927 r.

Do
Administracji Czasopisma „Lotnik“
w Poznaniu.

W załatwieniu pisma WPanów z dnia 17. X. 27 Zarząd Komitetu Wojewódzkiego LOPP. w Poznaniu komunikuje uprzejmie, iż na mocy uchwały powziętej na posiedzeniu w dniu 25. X. br. oraz ze względów zasadniczych i budżetowych zmuszony jest do zaniechania prenumeraty tygodnika „Lotnik“ z dniem 31. grudnia 1927 roku.

Z poważaniem
Za Zarząd Komitetu Wojewódzkiego.

(—) Podpis nieczytelny. Sekretarz. (—) Podpis nieczytelny. V.-Prezes.

Więc trzy powody skłoniły Zarząd Komitetu Wojewódzkiego w Poznaniu do jego decyzji. Wynika to z przytoczonego listu. Oto te powody: 1) uchwała Zarządu, 2) względy budżetowe i 3) najciekawsze — względy zasadnicze! A zatem rozumujmy: są dwie ewentualności — albo przeważyły względy budżetowe, to by znaczyło, że nie stać już Kom. Woj. w Poznaniu na prenumerowanie — jak dotąd — 120 egzemplarzy „Lotnika“, — albo „Lotnik“ idzie zasadniczo nie po myśli Kom. Woj. L. O. P. P. (pomimo to, że propaguje ideę Ligi!!).

Jeżeli nie stać Komitet na prenumeratę 120 egz., to czyżby nie mógł abonować przynajmniej 10, albo 8, albo 5 egzemplarzy? Przecież wiemy o tem dobrze, że Kom. Woj. w Poznaniu prenumeruje cały szereg pism lotniczych **zagranicznych: niemieckich, francuskich itd.**

Więc jeżeli „względy zasadnicze“, to jakie? Czyż apele nasze: „Wstępujcie do L. O. P. P!“, „Popierajcie L. O. P. P!“ lub temu podobne są niewłaściwe? Czy może nie są po myśli Komitetu artykuły takie, jak „Roz-

---

i znowu stracił przytomność. Oddychał jednak spokojniej i jakby z ulgą.

— Nu — to ja widzę, że nie trzeba tracić czasu. Z tym chorym trzeba do szpitala — zauważył słusznie żyd, poczem wezwał Felka na konferencję z woźnicą, wytłomaczył jak i gdzie mają się udać, dając nawet Felkowi kartkę do znajomego felczera na punkcie sanitarnym w miasteczku, położonem o 28 kilometrów.

Zarazem pouczył go, jak ma tam gadać.

No i pojechali.

Straszna to była droga przez noc i zawieję i doprawdy, patrząc na czternastoletniego woźnicę, Felek kilkakrotnie pomyślał:

— To jednak morowy chłopak! Choć żydek! — I coś tam jeszcze myślał, ale ogarnęło go wkrótce straszne zmęczenie i drzemał siedząc w wąskich sankach.

Gdy otworzył oczy, zdawało mu się, że porucznik patrzy na niego. Pochylił się nad nim. Maryś pytał słabym głosem:

— Dokąd jedziemy?

— A no do życia! — odpowiedział Felek.

— Do życia — do życia — powtarzał pół przytomnie Maryś, a potem poruszał długo jeszcze ustami w straszliwej gorączce.

Snuły mu się jakieś myśli, obrazy dalekie. To znowu dreszcz nim wstrząsał i skurcz nagły.

Felek się przytulił do niego, ogrzewał własnem ciałem, byle dojechać, byle go ratować.

Do życia! do życia!

Jechali przez ciemną straszna noc, a wiatr wył w konarach drzew i rzucał płatami śniegu w oczy czternastoletniego woźnicy.

KONIEC.

Od Redakcji: W jednym z najbliższych numerów rozpoczniemy druk powieści Jana Niwińskiego, w której zapoznają się Czytelnicy z dalszymi losami bohaterów „Skrzydeł Miłości“.

brojenie a niebezpieczeństwo niemieckiej polityki lotniczej"? albo takie, jak „Żydzi w lotnictwie"?! Czyżby?!

Nigdy, przenigdy nie uwierzymy, by cele Związku Lotników Polskich i linja ideowa „Lotnika" nie zasługiwały na poparcie każdego prawa patrjoty polskiego! Darujcie — ale w to nie uwierzymy!! I jakoś się nam nie zdaje, by do tak wrogiego stosunku do „Lotnika' mógł mieć powody prezes Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Poznaniu, p. wojewoda Bniński (protektor budowy hangaru dla Sekcji Treningowej Pilotów Rezerwy Z. L. P.), albo tak zacny działacz społeczny, jakim jest p. Dr. Wnęk, znany ze swoich objektywnych zapatrywań w sprawach lotniczych, albo zasłużony dla idei lotniczej p. wicekurator Stein, albo tak wybitny fachowiec, jak p. płk. Abżołtowski, albo tylu innych, wchodzących w skład Zarządu Komitetu Wojewódzkiego w Poznaniu.

Zajść musiał chyba jakiś błąd, jakieś doprawdy **zasadnicze nieporozumienie.** Nic innego, tylko być musi ktoś, kto systematycznie z nieznanych nam powodów zwalcza „Lotnika" — ktoś, kto ma jednakże posłuch. Musi być z czyjejś strony jakaś nieobywatelska, niepatrjotyczna, niepolska robota!

Przykro nam bardzo! Ale, skoro Komitet Woj. nie może prenumerować nawet 1 (jednego) egzemplarza „Lotnika" — to my ten jeden egzemplarz przez kurtuazję nadal Komitetowi nadsyłać będziemy. Może trafi on czasem komuś w ręce, np. Kierownikowi Biura, może będzie przez niego odczytany, a i to dobrze — bo czasem tak bywa, że właśnie Kierownik Biura ... ma posłuch.

Pracy naszej dla Ligi nie zaprzestaniemy. Będziemy Ligę zawsze popierali i wszędzie, a więc nadal i na terenie Kom. Woj. Poznańskiego.

—

Lecz, swoją drogą, zagadkę „nieporozumienia" w Kom. Woj. postaramy się odgadnąć. Będąc na tropie — można nawet najostrożniejszego niedźwiedzia odszukać. Ale ten niedźwiedź, który sądzi, że oddał nam „niedźwiedzią" przysługę, może się łatwo... sparzyć!



Samolot do paki.

„Sic transit gloria mundi...". Oto jest wszystko, co pozostało po wspaniałym płatowcu słynnej amerykańskiej miss Ruth Elder, która z pilotem Haldemannem chciała zapuścić się nad Atlantyk. Lotnicy z podróży tej wyszli cało dzięki interwencji parowca.



POLSKA.

Wysokie odznaczenie za pomoc, udzieloną lotnikowi. 6 grudnia odbyła się w Ławicy uroczystość wręczenia nagrody honorowej obywatelskiej p. Pannwitzowi, narodowości niemieckiej, który 13 czerwca br., w majątku swym Biskupice, pod Poznaniem, z narażeniem własnego życia przyszedł z pomocą lotnikowi, starszemu sierżantowi Koreckiemu, którego wydobył z płonącego samolotu po katastrofie i uratował w ten sposób od śmierci. Korecki zmarł później z powodu odniesionych ciężkich ran. Na uroczystość przybyli przedstawiciele władz i społeczeństwa poznańskiego oraz delegacje poszczególnych oddziałów lotniczych. Po wręczeniu nagrody, odbyło się przyjęcie w kasynie wojskowem.

Rajd polski do Ameryki. W Chicago 23 ub. m. odbyło się w kolonji polskiej zebranie celem posunięcia naprzód sprawy zapoczątkowanego przez radnego miasta Chicago Adamkiewicza rajdu polskiego do Ameryki. Przelotu, jak wiadomo, ma podjąć się kpt. Kowalczyk. Obecnie nadesłał on zawiadomienie, iż techniczne przygotowania zostały już dokonane, oraz, iż oznacza miesiąc kwiecień roku przyszłego na dokonanie rajdu. Dotychczas zebrane fundusze przez kolonję polską na rajd wynoszą 2 475 dolarów.

Rajd kpt. Kowalczyka. Chicagoskie dzienniki polskie zamieszczają apel Komitetu, organizującego rajd kapitana armji polskiej Kowalczyka z Europy do Ameryki, o składanie ofiar na ten cel. Do sfinansowania rajdu potrzeba 25 000 dolarów, dotychczas zaś Komitet zebrał już około 2 i pół tysiąca dolarów.

O racjonalny rozwój naszego lotnictwa. „Dziennik Lwowski" w nr. 314 zamieszcza artykuł „Bezpieczeństwo i niepodległość zapewni nam tylko silne lotnictwo", w którym czytamy: „Słyszy się często uwagę: budujmy lotniska, ale nie każdy wie, że to nic nie da. Lotniska buduje się w kraju, a w razie wojny samoloty muszą i tak wznosić się i lądować blisko frontu, na pierwszem lepszem polu. Lotniska będą wtedy stały odłogiem, a kapitały w nie włożone nie przyniosą w razie wojny żadnej korzyści. I owszem, potrzebne nam są lotniska w celu rozszerzenia sieci komunikacji powietrznej, która stanowi najtańszą rezerwę, gdyż zatrudnia personel fachowy, stanowi zapotrzebowanie dla przemysłu i wymaga od rządu tylko subwencji, a nie całkowitego pokrycia wszystkich kosztów, przynosząc równocześnie pewną korzyść w formie komunikacji pasażerskiej przewozu poczty i paczek".

Racjonalny rozwój lotnictwa jest dla nas kwestja życia i śmierci. „Gazeta Poranna Warszawska" w nr. 305 słusznie podkreśla olbrzymie niebezpieczeństwo lotniczo - gazowe, zagrażające nam ze strony niemiecko - rosyjskiej. „Rozgospodarowali się Niemcy w Sowietach całkiem jak u siebie: postawili na nogi wszystko i zagarneli pod swoją kontrolę tak, że gdy się o sowieckiem lotnictwie mówi, to mówi się o niemieckiem, a gdy się o rosyjskiej fabrykacji gazów wojennych pisze, to się wyjawia tylko, co siłami rosyjskiego robotnika wytwarza piekielny intelekt germański w służbę odwetu wprzątnięty".

Znany pionier lotnictwa polskiego, inż. Edmund Libański na łamach „Wieku Nowego" z dnia 10 bm. omawia pracę naszych towarzystw komunikacji powietrznej: „Zagranicą gdzie towarzystwa lotnicze posiadają oparcie o krajową wytwórczość — tam troszczą się tylko o podróże powietrzne. U nas sytaucja inna, nie idzie tylko o samo latanie, rzecz stosunkowo łatwa, ale o zorganizowanie i sprzętu lotniczego, o pracę dla wytwórczości własnej".

Polska linja lotnicza „Aerolot" podaje do wiadomości, że przez cały okres zimowy utrzymuje ruch towarowy na wszystkich linjach powietrznych ze specjalnem uwzględnieniem potrzeb kupiectwa krajowego na linji Wiedeń-Warszawa.

Przyjmowanie towarów w Wiedniu: Wien I, Tegetthofstrasse 7, tel. 41-0-84.

Przyjmowanie i odbiór w Warszawie: Biuro Oddz. Przewozowo - Celnego lotniska cywilne, tel. 8-50 i 8-60. (Formalności celne za-

---

łatwiane są w Urzędzie Celnym — Ekspozytura Dworzec Główny, tel. 16-41.)

Towary nadane w Wiedniu sa tegoż dnia dostarczane adresatom do domów po całkowitem załatwieniu wszelkich spraw celnych i przywozowych.



Przed dworcem Lotniczym w Katowicach: wybitni działacze z L. O. P. P. i wojsk lotniczych w dniu poświęcenia Dworca Lotniczego.

Przewoźne Wiedeń - Warszawa za 1 kg zł 0,95 wzgl. S. a. 0,75. Towary na życzenie nadawców mogą być ubezpieczane jak również obciążane sumami pobraniowemi (zaliczenia).

Przylot i odloty codziennie za wyjątkiem niedziel.

BUŁGARJA.

Bułagrja organizuje komunikację powietrzną. Utworzone zostało towarzystwo komunikacji powietrznej „Bunavata", które organizuje pierwsze linje lotnicze wewnątrz Bułgarji. Na początek uruchomiono połączenie powietrzne dla przewozu pasażerów i poczty między Sofją i Warna.

CZECHOSŁOWACJA.

Rekord czechosłowacki. Pilot Czechosłowacji, Tezek, nad lotniskeim praskiem na sa-



Otwarcie pierwszego Dworca Lotniczego w Polsce: pochód kolejarzy górnośląsk.

molocie obciażonym 1000 kg tonażu osiągnął przeciętną szybkość 228 km na godzinę. Lotem tym zdobył Tezek rekord światowy.

FRANCJA.

Konkurs awjonetek we Francji. Francuski Minister Handlu i Komunikacji Powietrznej Bokanowski ogłosił konkurs dla samolotów słabej mocy. Konkurs obejmuje awjonetki 2-miejscowe wagi poniżej 400 kg oraz awjonetki 1-osobowe do wagi 350 i 200 kg. Wyznaczono 2 nagrody po 15 000 fr. dla konstruktorów awjonetek i 10 000 fr. dla konstruktorów silników lotniczych. W konkursie mogą wziąć udział jedynie konstruktorzy francuscy.

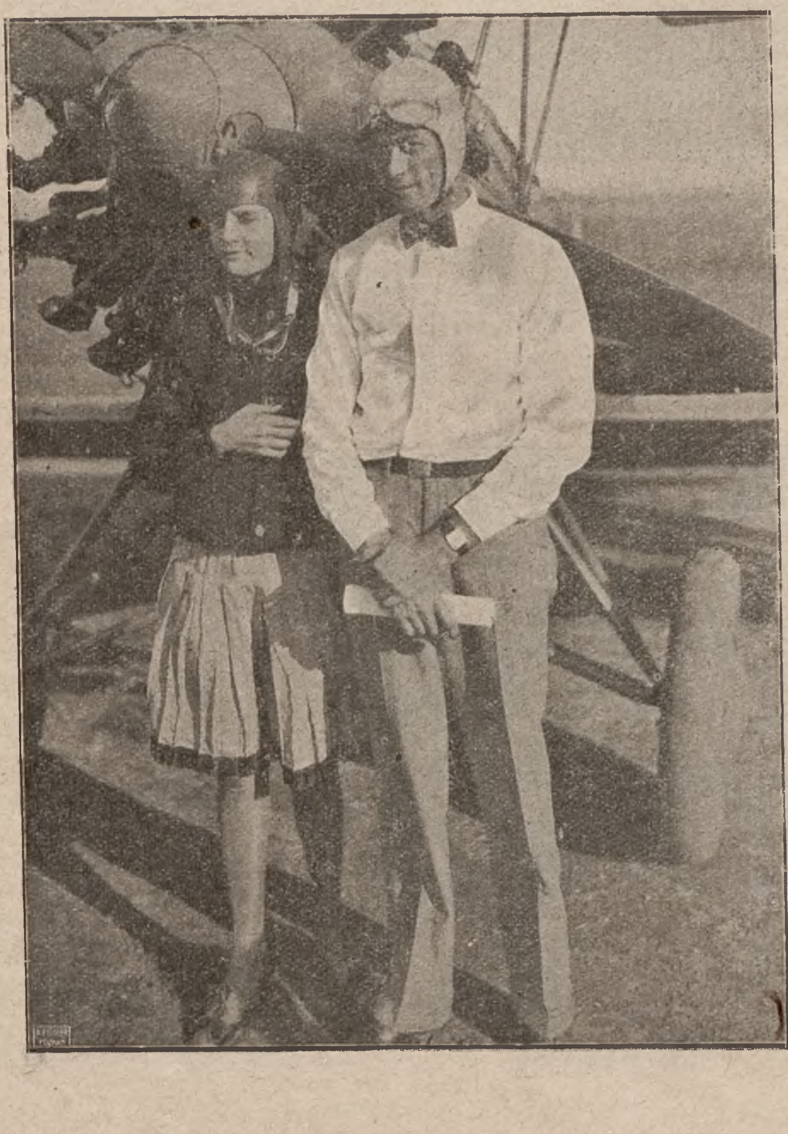
RUMUNJA.

Przemysł lotniczy w Rumunji. W Bukareszcie otwarto wielkie zakłady lotnicze samolotowe i silnikowe pod nazwą „Industrie Aeronautique Romana". Zakłady obejmują teren 2 233 800 m^2 a budynki pokrywają przestrzeń 26 000 m^2. „Industria Aeronautiqua Romana" bedzie produkowała samoloty i silniki za licencjami francuskich fabryk Bleriota i Lorraine-Ditricha.

STANY ZJEDNOCZONE.

Kongres lotniczy. W czasie od 12—15 grudnia odbedzie się w Chicago kongres lotniczy, w którym ma wziać udział 3 000 delegatów miast i fabryk i towarzystw lotniczych. W czasie kongresu odbyć się mają zawody lotnicze, przyczem udział w nich zgłosiło już 300 samolotów.

Niezwykła katastrofa lotnicza. Pisma amerykańskie podają jako fakt stwierdzony, iż jeden z samolotów wojskowych lecąc podczas gestej mgły tuż nad ziemia zderzył się z pociągiem pospiesznym.



Idylla lotnicza.

Na zdjęciu naszem widzimy młode małżeństwo... naturalnie ze Stanów zjednoczonych. Młoda para posiada własny płatowiec i odbywa na nim dalekie podróże, a nawet bierze udział w zawodach lotniczych. Niema to jednak, jak w Ameryce! Niejeden z naszych pilotów chciałby mieć taką towarzyszkę życia.

„Kazia"

Stanisław Michał Grabowski

FILMOWA PRAWDA
(Z CYKLU: „NA ODSKOCZNI XX WIEKU") NOWELA

(Ciąg dalszy)

Nie! Plenipotent Jana Kolasy, właściciela znanych plantacyj trzciny cukrowej w Indo-Chinach, kopalni srebra, złota i platyny na Uralu, szybów węglowych na Śląsku etc. etc. Któż nie wie o Janie Kolasie?! Z tragarza portowego w Gdyni, własną pracą i swoiście zrozumianą uczciwością, stał się potentatem pieniądza. A pan Juljan Tyczka jest jego nieograniczonym pełnomocnikiem!

Rozmowa trwała krótko — pół godziny. Archibald, promieniejąc z radości, podpisał umowę.

Cóż to się stało?!

Rzecz bardzo prosta: panna Lola Kolasówna oddawna ma wysokie aspiracje a zarazem chce się wydostać zpod czujnej opieki papy, prawdziwego cerbera dla swej jedynaczki. Stary Kolasa bawi obecnie w Indo-Chinach, a może już na Honolulu, w każdym razie jest bardzo daleko. Tymczasem w kłopotliwej sytuacji znalazł się baron Archibald Faul. Baron jest kawalerem, bez pieniędzy, lecz zato z tytułem, — a Lola jest panną bez tytułu itd., lecz zato z ciężkiemi pieniędzmi. Wreszcie pan Tyczka jest nieograniczonym pełnomocnikiem.

Sens moralny: ustalono datę ślubu na 16 czerwca, godzinę 12 w południe, — w małej wiosce pod Poznaniem. Papa, po powrocie zza oceanu, dowie się o miłej niespodziance, iż połowę majątku otrzymała córka w posagu. Połowę tej połowy, kilkadziesiąt miljonów, dostanie w dniu 16 czerwca baron Faul, a skromnych miljoników kilka, jako porękawiczne, zainkasuje Tyczka. I jeszcze jeden warunek panny Loli: ponieważ nieznany jej Archibald obchodzi ja tyle, co zeszłoroczny śnieg, przeto zaraz po ślubie wniosą państwo młodzi skargę rozwodową...

Archibald zanotował sobie nazwę wioski, gdzie jutro już ślub się odbędzie, imię i nazwisko narzeczonej, — oraz rozkład jazdy samolotowej do Poznania. I tak był tem wszystkiem przejęty, że dopiero po wyjściu pana Tyczki zrozumiał, że przecież mógł śmiało... pożyczyć trochę pieniędzy!

Drobne zagapienie się, brzemienne jednak w skutki nieobliczalne!

Ma jutro lecieć, a jest bez grosza przy duszy, bez cienia kredytu!

II.

Dnia tego, gdy po południu stać się miał Archibald posiadaczem kilkunastomiljonowego majątku oraz mężem przejściowym panny, której na stałe dać miał tytuł i nazwisko, — dnia tego, wczesnym rankiem, znajdował się przyszły bogacz w nędzy skrajnej. Uwierzą mi chyba moi czytelnicy, że po raz pierwszy w swojem życiu, stojąc przed koniecznością odbycia podróży, nie miał pieniędzy na bilet.

Czegoż się jednak nie robi z musu!

Skoro samolot ze Lwowa do Poznania odlatywał o ósmej, — o szóstej już, głodny i zdenerwowany, wyruszył Archibald piechotą w stronę daleko od centrum miasta położonego lotniska cywilnego. Drogę tę słusznie obliczył sobie na półtorej godziny spaceru. Słońce już prażyć zaczynało, gdy zmizerowany Faul, brnąc w kurzu, przemyśliwał nad tem, co zrobić, by się ryzykowna eskapada udała.

Nie było jednak znów tak wiele możliwości do wyboru. Zupełnie przeciwnie — istniała jedna tylko możliwość. Tym jedynym sposobem była oczywiście — podróż bez biletu, czyli poprostu „na gapę". Co prawda przyznać trzeba, że biedny Archibald żadnej praktyki w tym kierunku nie posiadał, a co jeszcze gorzej — od chwili zaprowadzenia stałych ekspresów powietrznych, kronika policyjna nie zanotowała jeszcze wypadku tego rodzaju przejazdu. Przeto za wzór oczekującej go przeprawy wybrał sobie Archibald pewnego bohatera z jakiegoś filmu historycznego. Akcja rozgrywała się w początkach XX wieku, za czasów żelaznej kolei, a bohater ów podróżował pod ławką wagonu III klasy.

— No, cóż! Mała tylko zmiana dekoracyj! Zamiast włóczęgi - obdartusa, zrujnowany baron, a w miejsce brudnej podłogi wagonu — linoleum pod kanapą płatowca... Ha, trudno!

I wlókł się dalej, w skwarze poranka, wachlując się kapeluszem i rozpiąwszy dla przewiewu marynarkę granatowego ubrania.

A choć miał tremę porządną przed ryzykownem przedsięwzięciem, to jednak bawił go romantyzm jego sytuacji.

— Grunt, by nie wywalili przed odlotem, a potem już — pal ich sześć! — pocieszał się zdenerwowany Archibald.

— Choć znowuż, — zastanawiał się, mrucząc do siebie, — jeżeli w drodze mnie wyśledzą, to gotowi zatrzymać w Poznaniu. A wtedy co? Ślub o dwunastej w południe, a z lotniska poznańskiego do wiejskiego kościółka jeszcze dobre trzy kwadransy samochodem. A to mnie los pokarał!

Liczył w dużej mierze na swe akrobatyczne zdolności, z czego znany był w lwowskich sferach sportowych. Jakiś cnock-out lub zręczne kopnięcie może przyjdą mu z pomocą na drodze do szczęścia.

Trema wzrastała coraz bardziej z każdą chwilą, aż wreszcie zatrzymała się w punkcie kulminacyjnym, gdy blady, pomimo silnego światła słonecznego, wszedł na murawę lotniska. Ze źle udanym spokojem wywijając laską, skierował swe nienaturalnie sztywne kroki w stronę wytoczonego z hangaru białego ekspresu powietrznego z czerwonym napisem „Lwów — Poznań". Swoim zachowaniem się przypominał człowieka, mającego odbyć pierwszą podróż podniebną i rozpamiętującego swą ostatnią podróż morską.

— Archibaldku, Archibaldku! I cóż to ciebie czeka?!

III.

Nie można powiedzieć, aby między linoleum podłogi a sprężynami kanapy zbyt wiele było miejsca. Jak również trudno utrzymywać, aby na tej wąskiej przestrzeni panowała czystość wzorowa. No, i skurczyć się trzeba było, aby lakierki niepotrzebnie na światło dzienne nie wyjrzały.

Wszystko to jednak nic wobec faktu, że się ekspres już od ziemi oderwał. Bo już jakoś przestał płatowiec podskakiwać, co było miłą zmianą w sytuacji pasażera, ukrytego pod ostatnią w kabinie kanapą, mieszczącą się niemal w końcu tułowia samolotu. Przy starcie ze trzy minuty młócił płatowiec ogonem w ziemię, jak cepem. Przy tej właśnie okazji zaznajomił się Archibald bliżej tak z linoleum, jak i ze sprężynami.

Gdy to minęło i lot stał się równy i płynny, a z oddali dolatywała jedynie niewyraźna gwara motorów, zamknął Archibald oczy i postanowił zasnąć. Zdawałoby się, że byłoby to najracjonalniejsze spędzenie czasu pod kanapą. Jednakże nie usnął. Wolał tak zwane marzenia o niebieskich migdałach. Oddawał się temu dawiej z namiętnością i doszedł w tem do prawdziwej perfekcji. Tak, ale w jakżeż innych warunkach! Leżał zazwyczaj w pyjamie, na wygodnej otomanie, mógł się dowoli przeciągać i nie był zmuszony do powstrzymywania się od koniecznej potrzeby kichnięcia. Czyżby dawniej przyszło mu na myśl marzyć — pod kanapą?! W kurzu, łechcącym nozdrza!

Kiedy tak teraz leżał skurczony, skonstatował najpierw, że stanowczo jest za wysoki lub też za długie ma nogi (co na jedno wychodzi). A już po upływie dziesięciu minut poczuł skurcz w nodze. Przebiegały po niej niezliczone mrówki, kłując raz po raz maleńkiemi zimnemi szpilkami. Okropne to uczucie, znane zapewne wszystkim czytelnikom. I nie pisałbym o tem, gdyby nie fakt, że skurcz ów spowodował nieobliczalne konsekwencje. Bo oto, zmieniając pozycję na cokolwiek dogodniejszą, obrócił się Archibald na prawy bok, twarzą ku perspektywie długiej i wąskiej kabiny.

I cóż zobaczył?

Oto ujrzał przed sobą rodzaj niskiego a szerokiego tunelu, o suficie z licznych, w oddal wybiegających, sprężyn kanapowych. U dołu, na podłodze, białemi prętami kładły się smugi świetlne, spływające z okien. Przestrzeń tego fruwającego w obłokach, jedynego w swoim rodzaju, tunelu zaludniona była niezmiernie urozmaiconym tłumem — nóg. Archibald ucieszył się serdecznie.

— Dzięki Bogu, mam przynajmniej doskonałą rozrywkę! Jakżeż wdzięczne pole do obserwacji! Starczy mi na dobrą godzinę. Studja porównawcze zacznę od tych najodleglejszych wykrzywionych męskich pantofli — to napewno jakiś stary dziad! O! Buty! — Ksiądz czy oficer — ee — chyba ksiądz! Ha! Obok pończochy, które zdają się pękać pod naporem tych bilardowych odnóży. Nie najgorsze lakierki... może jaka pani rzeźnikowa! Patrzcie, dziecko! Bełta nóżkami. Ehe! A tu jadwabne, ale nie zacerowane...

I tak dalej — i tak dalej, a właściwie coraz bliżej swej własnej kanapy ślizgało się spojrzenie spoczywającego w kurzu barona. Miał przed sobą wygodne okno na ów dziwaczny tunel, gdyż nikt bezpośrednio nad nim nie siedział. Były trzewiki, stojące obok siebie, były skrzyżowane, czasem widniał tylko jeden, zdradzając pozycję z nogą na nogę założoną. Jakaś para eleganckiego obuwia wykonywała na miejscu ruchy taneczne — —

— Phi, phi! — omal że nie gwizdnął nagle nasz zapatrzony baron, podnosząc raptownie głowę, przyczem nabił sobie guza o wystającą sprężynę. Mimo to oczy mu rozbłysły i uśmiechnął się przyjemnie.

— A to gratka, a to gratka! — filuternie zaczął sobie podśpiewywać...

(Ciąg dalszy nastąpi)

Sprawozdanie Śląskiego Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego L. O. P. P.

1. Wstępne.

2. Organizacja.

a) Protokół.
b) Rozwój Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej LOPP. w ilości członków.
c) Prowadzenie książkowości.

3. Propaganda.

a) Loterja Fantowa urządzona w dn. 7 stycznia br.
b) Wojewódzki Dzień Lotniczy, urządzony w dniu 2 i 3 kwietnia br.
c) Przedstawienie teatralne, urządzone w dniu 7 maja br.
d) Przedstawienie na boisku klubu sportowego „Pogoń" urządzone w dniu 19 czerwca 1927 r.
e) Ruchoma Wystawa Lotnicza.
f) Wyświetlanie propagandowych filmów lotniczych.
g) Propaganda prasowa. — Pisma lotnicze.

4. Inwestycje.

a) Lotnisko w Katowicach. (Wyciąg ze sprawozdania Śl. Komitetu Wojewódzkiego LOPP.)
b) Sportowa Kadra Lotnicza.

5. Fundusze.

a) Sprawozdanie finansowe od 1 stycznia do 31 czerwca 1927 r.
b) Sparwozdanie finansowe ogólne od roku 1924 do 1927.

6. Zakończenie.

1. Wstępne.

Zanim sprawozdanie niniejsze z działalności Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej LOPP. obejmie całokształt pracy tegoż, trzeba w krótkich słowach zaznaczyć wielką i doniosłą rolę lotnictwa u nas, gdzie kwestja ta wysuwa się na plan pierwszy. Sprawa to bez wątpienia w szeregu naszych ekonomicznych i gospodarczych postulatów najważniejsza, tem ważniejsza dla Śląska i Dąbrowskiego Zagłębia Węglowego, że brak tam jeszcze stałych linji komunikacyjnych, któreby otworzyły na oścież drzwi do połączeń z zachodem, i z naszemi większemi miastami jak Warszawa, Poznań, Gdańsk, Lwów i stworzyły lepsze warunki dla eksportu i importu naszego. Przedewszystkiem musimy sobie uświadomić, że bez wydatnej i planowej pomocy ogółu społeczeństwa nie zdołamy stworzyć silnej floty powietrznej, którąby w razie konieczności obrony Państwa sprostała wymogom i sile floty państw ościennych. Subwencja rządowa tu nie starczy, i oto LOPP., której zadaniem i celem braki i niedobory w naszem lotnictwie uzupełnić. Jak to urzeczywistnić? — Przypomina się powiedzenie Napoleona, że o zwycięstwie wojennem decyduje duch. Potrzeba silnej woli ogółu i uświadomienia społeczeństwa o znaczeniu lotnictwa ze względów gospodarczych, politycznych, moralnych, a wreszcie i sportowych, gdyż działalność lotnictwa obejmuje te wszystkie działy. Usługi jakie oddaje lotnictwo mogłyby się stać niezmiernie doniosłe i bez wątpienia nie tylko pokryłyby wydane na nie sumy, lecz przy umiejętnej organizacji mogłyby przynieść nawet nadwyżkę. A teraz po tych uwagach ogólnych przechodzimy do krótkiego sprawozdania o przebiegu działalności Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej LOPP., która ogarnia działalność propagandową oraz finansową. Na pierwszem miejscu i jako najważniejszy dorobek pracy Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego LOPP. zaznaczyć trzeba wielki postęp w budowie lotniska w Katowicach, praca ta postępuje szybko, a znaczenie tego lotniska ogromne w sprawach gospodarczych i na terenie śląskim, gdzie eksport węgla, żelaza, cynku, ołowiu, nawozów sztucznych ogromny i na odwrót pod względem importu też bardzo ważną będzie ta linja lotnicza. Lotnisko katowickie podnieść należy z uznaniem, gdyż powstało przeważnie z ofiar społeczeństwa śląskiego, które dowodzi wielkiej ofiarności i poczucia obywatelskiego.

2. Organizacja.

a) Protokół.

W dniu 28 marca 1927 r. odbył się w gmachu Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach zjazd przewodniczących kół LOPP. oraz delegatów z całego Okręgu dyrekcyjnego.

Na zjeździe byli obecni:

a) Członkowie Wydziału Wykonawczego.

1. Prezes D. K. P. Inż. Bogusław Dobrzycki Prezes Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP.
2. Naczelnik Wydz. Mechan. Inż. Aureli Rybicki, Wiceprezes Wojew. Komitetu Kolejowego LOPP.
3. Urzędnik kontr. Maksymiljan Charnas, sekretarz Woj. Komitetu Kolejowego LOPP.
4. Zawiadowca stacji w Katowicach Wilhelm Murek, skarbnik Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP.

b) Członkowie Zarządu.

1. Janota Wojciech, Naczelnik warsztatu w Ligocie.

2. Kołoch Piotr, Zastępca Naczelnika Oddz. Mechan. w Tarn. Górach.
3. Janota Franciszek, Starszy asesor.
4. Rudzok Ryszard, Adjunkt.
5. Jan Walkowiak, Podmistrz.
6. Gwóźdź Bernard, Asesor.

c) Prezesi Miejsc. Sekcji Kol. LOPP.

1. Kowalski Franciszek, Zawiadowca Dep. wag. Katowice Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
2. Jochymczyk Jan, Zawiadowca Kasy Stac. Katowice Miejscowa Sekcja Kolejowa L. O. P. P. w Katowicach.
3. Stephan Wojciech, Naczelnik warszt. pomocniczych Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
4. Palica Robert, Zawiadowca warszt. sygn. Kce. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
5. Pastuszka Józef, Kancelista I kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
6. Soloński Sylwester, Prow. torowy Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
7. Bańka Józef, Zawiadowca Odcinka sygn. I kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
8. Jadasz Jan, Zawiadowca Odcinka drog. II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Hajdukach.
9. Soppa Antoni, Zawiadowca parowozowni II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Chebziu.
10. Bankiel Paweł, Zawiadowca stacji II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Królewskiej Hucie.
11. Krott Stanisław, Adjunkt Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Corzowie.
12. Makowski Jan, Egzam. robotnik Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Maciejkowicach.
13. Zieleźnik Franciszek, Asesor Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Rudzie.
14. Strzelczak Leopold, Zawiadowca stacji III kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Koszęcinie.
15. Świętek Paweł, Zawiadowca stacji II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Bogucicach.
16. Skupin Maksymiljan, Starszy Asesor Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Siemianowicach.
17. Halemba Franciszek, Mont. sygnał. I kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Siemianowicach.
18. Cuchaja Augustyn, Zawiadowca stacji III kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Szybie Pauliny.
19. Heinisz Karol, Zawiadowca stacji II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Szopienicach Połudn.
20. Chowaniec Jan, Zawiadowca sekcji warsztatowej Miejscowa Sekcja Kolejowa L. O. P. P. w Szopienicach.
21. Siupka Józef, Adjunkt Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Mysłowicach.
22. Wilczek Franciszek, Zawiadowca parowozowni II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Mysłowicach.
23. Radwański Jan, Zawiadowca stacji II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Bieruniu Nowym.
24. Jochymczyk Józef, Starszy Asesor Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Ligocie.
25. Smuda Paweł, Zawiadowca sekcji warszt. II kl Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Ligocie.
26. Reguła Józef, Starszy Asystent Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Łaziskach.
27. Kollek Wincenty, Naczelnik Warsztatu Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Piotrowicach Śl.
28. Więcek Jan, Elew kolejowy Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Mikołowie.
29. Grolik Bernard, Zawiadowca stacji II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Mysłowicach.
30. Panek Ludwik, Zawiadowca Odcinka drogowego Miejscowa Sekcja Kolejowa L. O. P. P. w Gierałtowicach.
31. Podeszwa Herman, Zawiadowca stacji II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Niedobczycach.
32. Józef Paweł, Zawiadowca stacji II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Wodzisławiu.
33. Hanusz Andrzej, Starszy magazynowy Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Suminie.
34. Fronczek, Zawiadowca warsztatu II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Jaśkowicach Śl.
35. Nepora Jan, Asesor Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Piotrowicach.
36. Dyląg Jan, Starszy asesor Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
37. Kozielski Sylwester, Zawiadowca Stacji Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Szopienicach Półn.
38. Dwucet Jan, Maszynista II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Rybniku.
39. Gwóźdź Augustyn, Zawiadowca sekcji warszt. II kl. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. Rydułtowy.
40. Krusz Wilhelm, Zawiadowca stacji Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.

41. Grygier Alojzy, siła biurowa Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
42. Przybyła Ludwik, Zastępca zawiadowcy stacji Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
43. Mrozek Franciszek, Asesor Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Jaśkowicach Śląsk.
44. Drapacz Józef, Zawiadowca stacji Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. Wolfgang.
45. Brysta Franciszek, egzam. robotnik Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
46. Buchalik Franciszek, starszy asesor Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
47. Szewczyk Jan, Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Czerwionce.
48. Bulla Herman, Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Chebziu.
49. Klepczak Jan, Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
50. Dudek Adolf, Kierownik Działu Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
51. Boguszewski Franciszek, technik Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Tarnowskich Górach.
52. Niczpan, Kierownik Działu Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.
53. Matuszewski, Zawiadowca stacji Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Pszczynie.
54. Guhs Teodor, Naczelnik Parowoz. Miejscowa Sekcja Kolejowa LOPP. w Katowicach.

d) delegaci.

1. Inż. Peczke Edward, Kierownik Działu w Wydz. Mechanicznym.
2. Janota Franciszek, Naczelnik Oddziału Eksploat. w Katowicach.
3. Wołczvk Wilhelm, Naczelnik Oddziału Eksploat. w Tarn. Górach.
4. Inż. Dąbrowski Teofil, Naczelnik Oddziału Mechan. Katowice.
5. Inż. Miesonko, Naczelnik Oddziału Mechan. Rybnik.
6. Inż. Niemiec, Naczelnik Oddziału Drogowego Rybnik.
7. Inż. Pogorzelski, Naczelnik Oddziału Drogowego Tarn. Góry.
8. Inż. Gliszczyński Józef, Kierownik Działu w Wydziale Mechan.
9. Inż. Stolarczvk Gustaw, Kierownik Działu w Wydziale Mechan.

Na zieździe nie były zastąpione następujące sekcie:

1. Kochłowice.
2. Bielszowice.
3. Brzeziny Śl.
4. Szarlej.
5. Brzezinka.
6. Rydułtowy.

Zebranie zagaił Pan Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych Inż. Dobrzycki, witając w serdecznych słowach zebranych delegatów. Następnie Pan Prezes w swem przemówieniu podkreślił znaczenie lotnictwa w ostatniej dobie, które jest znakomitym środkiem komunikacyjnym, stosowanym dziś już na wielką skalę w całym cywilizowanym świecie.

Zaznączył dalej Pan Prezes, że chcąc uchronić granice naszego Państwa, a temsamem bezpieczeństwo kraju własnego i swego mienia, musi całe społeczeństwo stanąć do apelu jak jeden mąż i otoczyć opieką lotnictwo polskie.

Nastepnie p. Charnas odczytał sprawozdanie z działalności Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP. z prac organizacyjnych, propagandowych i finansowych oraz z prac przy budowie lotniska w Katowicach i działalności centrali Zarządu LOPP. w Warszawie.

Po odczytaniu sprawozdania Pan Prezes Dobrzycki zabrał głos i wyjaśnił obecnym rzeczowo działalność Komitetu Kolejowego w Lidze Obrony Powietrznej Państwa i w dłuższem przemówieniu podniósł i zaznaczył ogromną przyszłość lotnictwa i w barwnym obrazie okazał, jak ta przyszłość wyglądać będzie nie w jakiejś urojonej fantazji, lecz w rzeczywistości. I tak za jakich lat kilkanaście, a może i szybciej jeszcze, komunikacja powietrzna usunie wszelkie inne środki lokomocji i zapanuje wszechwładnie. Pracownicy wszelkich zawodów będą mogli z dachów swoich mieszkań wsiadać do samolotów i tą droga powietrzną udawać się do swoich warsztatów pracy. Te zmiany przyniosą nieobliczalne wprost dla całego ustroju społecznego korzyści a sądząc po tem, co już obecnie zdołano osiągnąć, jeżeli w tak szalonym tempie wiedzy pójdą dalej, do nieobjętych ludzkim rozumem przyjść może zdobyczy i udoskonaleń. Pan Prezes wspomniał dalej o tym okresie swej działalności, gdy służąc jako oficer w armji niemieckiej w charakterze technika, zbudował jedno z największych lotnisk w Niemczech, w Gotha, a następnie zajęty był budową lotniska w Toruniu. I już wówczas ocenił wielką rolę, jaką żegluga powietrzna z czasem odegrać musi w świecie całym.

Piękne i podniosłe przemówienie p. Inż. Dobrzyckiego wywarło na słuchaczach wielkie wrażenie, potęgując i pogłebiając jeszcze bardziej myśl i ideę lotnictwa wśród zebranych.

Z kolei przystąpiono do wniosków. W sprawach organizacyjnych i propagandowych zabierali głos p. Józek, zawiadowca stacji w Wodzisławiu, p. Dwucet z parowozowni Rybnik i inni. Imieniem wszystkich Miejscowych Sekcyj Kolejowych stawił wniosek p. Murłow-

ski Jerzy z dworca osobowego w Katowicach, by Zarząd Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej L. O. P. P. zwrócił się do Gł. Zarządu w Warszawie z tem, by naszą Wojewódzką Sekcję Kolejową będącą na prawach Komitetu powiatowego zaliczył w poczet Komitet Wojewódzkich, motywując tem, że zgodnie z statutem LOPP. art. 15, paragraf 3 przysługuje nam prawo ubiegania się o zaliczenie naszej Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej w poczet Komitetów Wojewódzkich. Między innymi zabrał głos p. Charnas, który podkreślając wielkie zasługi kolejarzy śląskich dla lotnictwa polskiego stawił wniosek, aby kolejarze śląscy. jako dobrzy patrjoci zakupili drogą zebranych składek samolot pasażerski dla tutejszego portu lotniczego.

Projekt ten został przez zjazd przyjęty jednogłośnie. W związku z tem przystąpiono natychmiast do wyboru specjalnego komitetu, który zajmie się sprawą ufundowania tego samolotu.

Do Komitetu Fundacji „Samolotu Pasażerskiego“ zostali wybrani:

1. p. Inż. Dobrzycki, Prezes Dyrekcji Kolei Państwowych.
2. p. Inż. Rybicki, Naczelnik Wydziału Mechanicznego.
3. p. Inż. Peczke, Kierownik Działu.
4. p. Inż. Klocek, Kierownik Oddz w Katowicach.
5. p. Wołczyk, Naczelnik Oddz. Ekspl. Tarn. Góry.
6. p. Kołek, Naczelnik warsztatów w Piotrowicach.
7. p. Charnas, ref. Wydz. Machan.
8. p. Stephan, Naczelnik Warsztatów w Katowicach.
9. p. Skupin, Naczelnik dworca w Siemianowicach.
10. p. Józek, Naczelnik dworca w Wodzisławiu.
11. p. Baranek, Naczelnik dworca w Tarnowskich Górach.
12. p. Kołoch, Zastępca Nacz. Oddz. Mechan. Tarnowskie Góry.
13. p Murek, Naczelnik dworca w Katowicach.
14. p. Inż. Pogorzelski, Nacz. Oddz. Drog. w Tarnowskich Górach.
15. p. Janota, Naczelnik Oddz. Eksploat. Katowice.
16. p. Guhs, Naczelnik parowozowni w Katowicach.
17. p. Inż. Zieniewski, Zastepca Nacz. Oddz. Drog. w Katowicach.
18. p. Inż. Miesionko, Naczelnik Oddz. Mech. w Rybniku.
19. p. Fojcik, Naczelnik Oddz. Eksploat. w Rybniku.
20. p. Inż. Ateński, Naczelnik Oddz. Mechan. w Tarnowskich Górach.
21. p. Wilczek, Naczelnik parowozowni w Mysłowicach.

Przy końcu zjazdu odbyło się uroczyste wręczenie dyplomów p. Prezesowi Inż. Dobrzyckiemu i p. Inż. Aurelemu Rybickiemu ofiarowanych przez ogół pracowników kolejowych w dowód zasług i uznania za pracę w Lidze Obrony Powietrznej Państwa. Przy wręczeniu dyplomów p. Kołek wypowiedział dłuższą mowę, w której zaznaczył silnie wielkie zagadnienie lotnictwa w Polsce, które powinno stać się wałem ochronnym przed zakusami wrogów, w gorących słowach apelował do obecnych, by nie ustawali w zabiegach około rozwoju Ligi Obrony Powietrznej Państwa i przypomniał jak ogromne zasługi położyli p. Prezes Dobrzycki i p. Wiceprezes Rybicki dla akcji Ligi, nie żałując trudów i na swoich uciążliwych posterunkach poświęcają każdą niemal wolną chwilę sprawom Ligi. W uznaniu tych zasług kolejarze ofiarują im dyplomy honorowe jako wyraz swej wdzięczności.

Tekst dyplomu Pana Prezesa Dyrekcji Kolei Państwowych Inż. Dobrzyckiego brzmi:

Liga Obrony Powietrznej Państwa
Wojewódzki Komitet Kolejowy
Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach
Jaśnie Wielmożnemu Panu
Inż. Bogusławowi Dobrzyckiemu
Prezesowi Dyrekcji Kolei Państwowych
w Katowicach.

DYPLOM HONOROWY!

Panie Prezesie!

Ofiarując Panu Prezesowi ten dyplom honorowy, pragniemy my pracownicy kolejowi w tej skromnej formie wyrazić Tobie uznanie zasług wielkiej pracy Twej tak na polu Ligi Obrony Powietrznej Państwa jak i w Kolejnictwie Polskiem. My kolejarze składamy ten dowód wysokiego uznania wysoce patrjotycznej i obywatelskiej działalności Twej, i jako Polacy, wierzący w przyszłość idei Polski Mocarstwowej jesteśmy wdzięczni tak dzielnym obywatelom jak Ty Panie Prezesie.

Członkowie LOPP.
Okręgu D. K. P. Katowice.

Katowice w marcu 1927 r.

Tekst dyplomu Pana Naczelnika Wydziału Mechanicznego Inż. Rybickiego brzmi:

Liga Obrony Powietrznej Państwa
Wojewódzki Komitet Kolejowy
Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

Jaśnie Wielmożnemu Panu
Inż. Aurelemu Rybickiemu
Dyrektorowi Wydziału Mechanicznego
Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

DYPLOM HONOROWY!

Panie Dyrektorze!

W goracem uznaniu niespożytych zasług Twych Panie Dyrektorze, położonych dla rozwoju LOPP. składamy Tobie ten dyplom honorowy, jako wyraz naszej wdzieczności i zrozumienia wielkiej Twej pracy i wytrwałości w raz powziętych zamiarach. Winniśmy Tobie Panie Dyrektorze złożyć gorące podziekowanie, a wyrazem naszych uczuć niech bedzie ten skromny dyplom jako hołd zasłudze i pracy społecznej oddany.

Członkowie LOPP.
Okregu D. K. P. Katowice.

Katowice w marcu 1927 roku.

Po wreczeniu dyplomów, p. Prezes w serdecznem i pieknem przemówieniu wyraził swoje podziekowanie i zauważył przytem, jak rzadkiem dzis'ai ziawiskiem jest to co go spotkało a mianowicie uznanie, że praca jego społeczna coś warta, i że trzeba to wyraźnie stwierdzić i zadokumentować ofiarowaniem mu dyplomu.

W mowie tej przebijało głebokie wzruszenie, podkreślił przytem, że to uznanie będzie dla niego bodźcem do dalszej wytężonej pracy, która poparta zapałem i ofiarnością pracowników kolejowych przynieść musi pożądane owoce.

Nastepnie zabrał głos p. Inż. Rybicki dziękując w serdecznem przemówieniu za ofiarowany sobie dyplom w myśl przemówienia Pana Prezesa, zapewnił, że nie ustanie w pracy około L. O. P. P. i że ofiarowany mu dyplom bedzie dla niego nie tylko cenną pomiątką, która w domu swoim zawiesi na pierwszem miejscu, lecz przypominając mu w tej formie uznanie, pobudzać go bedzie do dalszej gorliwej pracy, na polu społecznem.

Nastrój przemówień Pana Prezesa i Pana Wiceprezesa bardzo serdecznie poruszył i rozrzewnił obecnych i na tem zakończyła się piękna uroczystość. Podniosły moment wręczenia tych dyplomów uwieńczono pięknem wspólnem zdjeciem fotograficznem.

b) Rozwój Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej L. O. P. P. w ilości członków.

		członków
1.	Katowice Dyrekcja	832
2.	„ Dworzec osobowy	460
3.	„ Dworzec przetokowy	542
4.	„ Parowozownia	707
5.	„ Depot wagonów	194
6.	„ Ekspedycja towarowa	263
7.	„ Kasa Stacyjna	108
8.	„ Warsztat pomocniczy	412
9.	„ Warsztat sygnałowy	67
10.	„ Magazyn Zasobów II	31
11.	„ Odcinek Drogowy I	84
12.	„ Odcinek Drogowy II	105
13.	„ Odcinek sygnałowy	35
14.	Katowice—Bogucice	79
15.	Katowice — Ligota Stacja	170
16.	Katowice — Ligota Warsztat	562
17.	Hajduki	528
18.	Chebzie parowoznia	868
19.	Nowy Bytom	44
20.	Nowy Bytom kolej waskotor.	194
21.	Kochłowice	133
22.	Bielszowice	20
23.	Królewska Huta	189
24.	Chorzów	258
25.	Maciejkowice k. w.	134
26.	Ruda	40
27.	Wolfgang	22
28.	Brzeziny	122
29.	Tarnowskie Góry oddz. mechan.	1542
30.	Jaśkowice kolej. waskotor.	147
31.	Lubliniec	289
32.	Szarlej	39
33.	Koszecin	82
34.	Siemianowice Dworzec	167
35.	Siemianowice Odcinek Drog. II	39
36.	Szyb Pauliny	78
37.	Szopienice południ.	35
38.	„ półn.	264
39.	„ parowozownia	427
40.	Mysłowice Dworzec	452
40.	„ Ekspedycja tow.	88
41.	„ Parowozownia	494
43.	„ Odcinek drog. I i II	120
44.	Brzezinka	36
45.	Nowy Bieruń	120
46.	Tychy Dworzec	94
47.	Łaziska	23
48.	Pszczyna	164
49.	Piotrowice Ś., Składnica materiał.	33
50.	„ Warsztat wag.	285
51.	Orzesze	166
52.	Gierałtowice	121
53.	Żory	211
54.	Jaśkowice Śl.	46
55.	Czerwionka	103
56.	Rybnik stacja	692
57.	„ parowozownia	554
58.	Mikołów	123
59.	Niedobczyce	60
60.	Wodzisław	545
61.	Rydułtowy	141
62.	Sumina	68
63.	Wirek Nowowiejski	16

Razem Sekcja Kolejowa liczy 15 075 członków.

c) **Prowadzenie książkowości.**

Prowadzenie księgowości posługuje się metodą jak najbardziej uproszczona, wychodząc z założenia, że mając bardzo duży zakres działalności, a personel nader skąpy nie należy utrudniać tej pracy skomplikowanym aparatem księgowości, lecz odrzuciwszy niepotrzebny balast, prowadzić księgowanie w sposób możliwie prosty i dla każdego dostępny.

Zaprowadzenie księgowości jest bardzo uproszczone i dostępne, nawet dla sił mniej kwalifikowanych, w tym zakresie niemniej, ujmuje wszystkie kategorje bardzo dodatnie, tak że żadne przeoczenie lub zaniedbanie jakiej rubryki nie może mieć miejsca.



Lotnisko w Katowicach.

3. Propaganda.

a) Loterja Fantowa urządzona w dniu 7 stycznia b. r.

Loterja Fantowa urządzona z początkiem stycznia na cele L. O. P. P. dla zasilenia jej funduszów miała pod względem propagandowym duże znaczenie, zachęciła bowiem szerokie warstwy kolejnictwa do licznego w niej udziału, temsamem przyczyniła się znacznie do spopularyzowania idei L. O. P. P. w tych sferach, zaś wynik jej finansowy był bardzo pomyślny tak że podobne imprezy okazały się bardzo na czasie.

b) Wojewódzki dzień lotniczy urządzony w dniu 2. i 3. kwietnia br.

Tegoroczny „Wojewódzki Dzień Lotniczy" odbył się w dniach 2. i 3. kwietnia br.

W związku z dniem lotniczym wydano do wszystkich Zarządów Miejscowych Sekcji Kolejowych L. O. P. P. okólnik, wraz z programem opracowanym przez Wojewódzki Komitet Kolejowy celem przeprowadzenia akcji propagandowej.

W tym celu dostarczono wszystkim Zarządom Miejscowych Sekcji Kolejowych L. O. P. P. różnego materjału propagandowego celem sfinansowania a mianowicie:

1. listy ofiar.
2. Bloczki papierowe
   á 1,00 zł.
   á 0,50 „
   á 0,20 „
3. znaczki papierowe
   á 1,00 zł.
   á 0,50 „
   á 0,25 „
   á 0,20 „
   á 0,10 „
   á 0,05 „
4. samolociki aluminjowe
   á 0,20 „
5. czasopismo „Lot Polski"
   á 1,00 zł.
6. czasopismo „Lotnik"
   á 0,25 zł.

Równocześnie wydano odezwe do wszystkich pracowników kolejowych, członków L. O. P. P. nawołującą do wzięcia udziału w propagandzie dnia lotniczego oraz składania chętnych ofiar.

Wynik finansowy z dnia lotniczego według zestawień poszczególnych Miejscowych Sekcji Kolejowych L. O. P. P. przedstawia się następująco:

		zł.
1.	Katowice D. K. P.	250,33
2.	„ Dworzec osobowy	836,10
3.	„ Dworzec przetokowy	562,80
4.	„ Parowozownia	495,99
5.	„ Depot wagonów	128,50
6.	„ Ekspedycja towarowa	311,16
7.	„ Kasa Stacyjna	229,55
8.	„ Warsztat pom.	182,50
9.	„ Warsztat sygnałowy	85,70
10.	„ Magazyn Zasobow.	31,90
11.	„ Odcinek drog. I	46,90
12.	„ Odcinek drog. II	63,70
13.	„ Odcinek sygnałowy	22,55
14.	Katowice — Bogucice	43,15
15.	Katowice — Ligota stacja	35,85
16.	Katowice — Ligota warsztat	622,10
17.	Hajduki	176,57
18.	Chebzie	278,45
19.	Nowy Bytom kolej. wąskotor.	124,30
20.	Kochłowice	87,43
21.	Bielszowice	19,90
22.	Królewska Huta	164,33
23.	Chorzów	69,95
24.	Maciejkowice k. w.	59,55
25.	Ruda	24,00
26.	Wolfgang	12,00
27.	Brzeziny	11,35
28.	Tarnowskie Góry Oddz. mechan.	921,45
29.	Jaśkowice kolej wąsk.	113,30
30.	Lubliniec	188,21
31.	Szarlej	56,75
32.	Koszęcin	67,85
33.	Siemianowice dworzec	481,36
34.	„ Odcinek drog. II	63,00
35.	Szyb Pauliny	110,10
36.	Szopienice połudn.	26,55
37.	„ półn.	199,80
38.	„ parowozownia	245,54
39.	Mysłowice dworzec	198,20
40.	„ Eksped. tow.	81,05
41.	„ Parowozownia	379,58
42.	„ Odc. drog. I	40,50
43.	Brzezinka	67,55
44.	Nowy Bieruń	130,65
45.	Tychy dworzec	51,45
46.	Łaziska	15,05
47.	Pszczyna	186,60
48.	Piotrowice Śl. Mag. Zas.	8,60
49.	„ warsztat wag.	594,10
50.	Nowy Bytom dworzec	66,50
51.	Gierałtowice	15,25
52.	Żory	121,41
53.	Jaśkowice Śl.	26,75
54.	Czerwionka	30,80
55.	Rybnik stacja	495,80
56.	„ parowozownia	311,75
57.	Mikołów	347,95
58.	Niedobczyce	76,35
59.	Wodzisław	693,88
60.	Rydułtowy	74,95
61.	Sumina	117,30
62.	Wirek Nowowiejski	16,50
63.	Orzesze	22,80
	Razem	11 621,84

c) Przedstawienie teatralne, urządzone w dniu 7 maja br.

Pod protektoratem Pana Prezesa D. K. P. Inż. Dobrzyckiego urządzone zostało dnia 7 maja br. wielkie przedstawienie teatralne na cele Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Wieczór ten niesłychanie zajmujący poprzedzony ciekawym odczytem o lotnictwie Inż. Bohatyrewa z Poznania i urozmaicony produkcjami wokalnemi pozostanie na długo w miłej pamięci uczestników, którzy licznem zjawieniem przyczynili się do sukcesu tego wieczoru.

Tego rodzaju przedstawienia łącząc szlachetną rozrywkę z celem użytecznym powinny stać się zachętą i dla innych miejscowości na Górnym Śląsku, w których jak dotąd bardzo małe zainteresowanie dla Ligi panuje a przecież kwestja rozwoju Ligi to jedno z najważniejszych dla nas zagadnień i społeczeństwo same powinno jak najintensywniej przyczyniać się do powiększenia naszej floty powietrznej. Na bogaty program przedstawienia złożyły się produkcje wokalne artystek i artystów opery katowickiej, którzy z łaskawym swym współudziałem i bardzo urozmaiconym repertuarem przyczynili się do sukcesu przedstawienia. Humorystyczne piosenki i śpiewy przyjęte były z wielkiem zachwyceniem zebranej publiczności. Miły ten wieczór powinien stać się przykładem dla dalszych w tym rodzaju imprez a w ten sposób propaganda Ligi szerzyć się będzie nie tylko w obrębie Katowic, lecz obejmie i pozamiejscowe miasta, a powodzenie tego przedstawienia stanie się bodźcem do dalszych prób w tym rodzaju i w innych miastach Górnego Śląska.

d) Przedstawienie na boisku klubu sportowego „Pogoni", urządzone w dniu 19 czerwca br.

Wojewódzki Komitet Kolejowy LOPP. chcąc odpowiednio uczcić pięciolecie dnia pamiątkowego przejęcia przez władze polskie kolei górnośląskich, urządził w dniu 19 czerwca br. na boisku klubu sportowego „Pogoń" wspaniałe i urozmaicone widowisko na cele LOPP. Program tego widowiska bardzo urozmaicony wypadł świetnie, a złożyły się na ów program produkcje artystów teatru katowickiego.

Ogromny napływ publiczności przyczynił się do powodzenia tego widowiska, które zakończyło się zabawą ludową pełną wesołości, dzięki rozmaitym niespodziankom, które przygotował Komitet.

e) Ruchoma Wystawa Lotnicza.

Dzięki inicjatywie Prezesa D. K. P. Inż. Dobrzyckiego przyszło do skutku urządzenie Ruchomej Wystawy Lotniczej, która w przeciągu 8 miesięcznego okresu trwania, objechała cały obszar Górnego Śląska i zyskała wszędzie bardzo żywe zainteresowanie, tak wśród młodzieży szkolnej, jak i ludności cywilnej, w kołach wojskowych i kolejowych okazało się, że takie wystawy są doskonałym środkiem propagandowym i mają dla akcji L. O. P. P. doniosłe znaczenie, popularyzując niejako samolot, uświadamiają ogółowi doniosłość lotnictwa i bez wątpienia Ruchoma Wystawa Lotnicza więcej w tym kierunku działała, niż inne środki propagandowe. Z sprawozdań otrzymanych z rozmaitych stacyj kolejowych okazuje się, jak licznie odwiedzana była ta wystawa i jak żywe wywołała zainteresowanie.

I tak z sprawozdań tych wynika jak ogromny udział zwiedzających odczyty dla młodzieży i dorosłych objaśniające cele Ligi, oglądanie części składowych samolotu, wysłuchanie koncertu radjowego, wszystko to przyczyniło się do żywego zainteresowania wystawą, która trwała 8 miesięcy. Sprawozdania ze wszystkich stacyj brzmią mniejwięcej identycznie, zgodnie zaznaczając żywy udział publiczności, młodzieży szkolnej i wielkie zainteresowanie Wystawą Ruchomą, której sukces przeszedł nawet pokładane w niej nadzieje.



Kwesta na dworcu w Katowicach na cele L. O. P. P. Każdy musi ulec atakom uroczych górnoślązaczek.

Z sprawozdań tych okazuje się jasno, jak bardzo na czasie było urządzenie takiej wystawy i jak dodatnie przyniosła ona rezultaty, pouczając ludności Śląska o doniosłem znaczeniu LOPP. dla Polski.

Dotychczas zwiedzony etap Ruchomej Wystawy Lotniczej obejmuje 61 miejscowości,

1. Katowice
2. Tarnowskie Góry
3. Lubliniec
4. Mysłowice
5. Szopienice
6. Rybnik
7. Wodzisław
8. Hajduki
9. Świętochłowice
10. Królewska Huta
11. Chorzów
12. Dąbrówka Śl.
13. Siemianowice
14. Bogucice
15. Janów
16. Ligota
17. Orzesze
18. Żory
19. Jastrzęb Zdrój
20. „ Dolne
21. Sumina
22. Rydułtowy
23. Niedobczyce
24. Czerwionka
25. Jaśkowice
26. Gierałtowice
27. Makoszowy
28. Bielszowice
29. Nowa Wieś
30. Nowy Bytom
31. Wirek
32. Mikołów
33. Łaziska
34. Tychy
35. Kostuchna
36. Murcki
37. Kobiór
38. Pszczyna
39. Olza
40. Lubomia
41. Brzezie
42. Gorzyce
43. Turze Śl.
44. Godów
45. Brzeziny Śl.
46. Szarlej
47. Radzionków
48. Strzybnica
49. Miasteczko
50. Kalety
51. Koszęcin

52. Kochanowice
53. Lisów
54. Herby Śl.
55. Brzezinka
56. Kosztowy
57. Imielin
58. Chełm Wielki
59. Nowy Bieruń
60. Orzegów
61. Załęże.

f) Wyświetlenie propagandowych filmów lotniczych.

Zarząd Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego LOPP. postarał się swego czasu w Gł. Zarządzie LOPP. w Warszawie, Krakowie i Poznaniu o filmy lotnicze i przeźrocza najrozmaitszego rodzaju, których celem szerzenie zainteresowania dla LOPP. i intensywniejsza akcja propagandowa zapomocą tych filmów, które nieznane zupełnie na Górnym Śląsku wprowadzone tam zostały dzięki inicjatywie Komitetu Kolejowego i w przeciągu 8 miesięcy wyświetlane we wszystkich kinach, uzyskały te filmy na całym Górnym Śląsku ogromny sukces. Powodzenie tych wyświetleń pobudza Komitet Kolejowy do dalszych w tym kierunku poczynań, a że tenże Komitet nie ustaje w pracy rozwoju Ligi, radby tę myśl dalej propagować; dalsze wyświetlanie jednak natrafia na trudności, gdyż filmów lotniczych niema u nas wiele i strona finansowa niełatwa. A że zasadą ekonomji w życiu społecznem, nierozpraszanie energji, powinno się tę zasadę przestrzegać w każdem społecznem poczynaniu, i tylko w ten sposób postępując, osiągniemy w każdym zakresie pracy społecznej największą energię iześrodkowujemy siły, w sprawach dotyczących LOPP. powinniśmy przedewszystkiem uniknąć rozbieżności działań, a że na każdem polu, czy to urządzając ruchomą wystawę lotniczą, czy też inną imprezę na cele lotnictwa jest duży, potrzeba działać ostrożnie i roztropnie. Niemniej powodzenie tych wyświetleń zachęca Komitet Kolejowy do dalszych w tym kierunku prób. Pamiętajmy, że w budowie naszego Państwa lotnisko najważniejsze zajmuje miejsce i że dla rozwoju tegoż potrzebne jest udoskonalenie wiedzy aerodynamicznej, potrzebna jest praca naukowa, doświadczalna, potrzebne są laboratorja tak na zachodzie rozpowszechnione a u nas prawie nieistniejące. W innych państwach aż wre praca od tych przygotowań, u nas niestety niewiele jeszcze w tym kierunku uczyniono. Wiedząc o tych naszych niedoborach, kroczymy wytrwale w raz wytyczonym kierunku, a to krzewienie wiedzy aerodynamicznej i stworzenie warunków do rozwoju przemysłu lotniczego. Lecz w pracy tej powinno stanąć do pomocy całe społeczeństwo, by mu uświadomić ważność lotnictwa, rozwijać akcję propagandową zapomocą filmów lotniczych. Filmy te w plastyczny sposób oddziaływując na widzów, uświadamiają im w sposób przystępny cele lotnictwa.



Na lotnisku w Katowicach, przy samolocie Hanriot H 28.

Jak widzimy, organizacja LOPP. to siła potężna a działalność jej dalekiej sięga mety, tembardziej zasłużyła sobie na poparcie ogółu, i na to poparcie LOPP. na pewno może liczyć.

Wykaz

miejscowości, w których były wyświetlane propagandowe filmy LOPP.

1. Katowice
2. Wodzisław
3. Bielszowice
4. Nowa Wieś
5. Wirek
6. Rybnik
7. Mikołów
8. Tychy
9. Pszczyna
10. Kochłowice
11. Brzeziny Śl.
12. Rydułtów
13. Siemianowice
14. Żory
15. Radzionków
16. Nowy Bytom
17. Lubliniec
18. Koszecin
19. Królewska Huta
20. Tarnowskie Góry
21. Szopienice
22. Mysłowice
23. Ruda
24. Lipiny
25. Szarlej

d) Propaganda prasowa. — Pisma lotnicze.

Co do propagandy prasowej jest ona bardzo intensywna a zasadza się na poruszaniu w pismach lotnictwu poświęconych, rozmaitych doniosłych kwestyj z zakresu aeronautyki. Komitet dokłada wszelkich starań, by akcję propagandowo - prasową ożywić i dać jej ramy jak najszersze, co przyczyni się niemało do zainteresowania żywszego ogółu dla lotnictwa i jego potrzeb.

Przedewszystkiem zaznaczyć trzeba dodatni rezultat Wojewódzkiego Komitetu Kolejowego „Dnia Lotniczego“ dla upamiętnienia którego wydał Komitet specjalny numer „Lotnika“, poświęcony sprawom śląskim, zaś „Lot Polski“ zasilony został przez Komitet szeregiem artykułów propagandowych o bardzo urozmaiconej treści.

4. Inwestycje.

a) Lotnisko w Katowicach.

(Wyciąg ze sprawozdania Śl. Komitetu Woj. LOPP.)

1. Lotnisko zostało w międzyczasie doprowadzone do stanu używalności. Pozostało kilka drobnych prac, jak wygładzenie i oczyszczenie terenu, brukowanie odcinka przed hangarem, urządzenie ogrzewania hangaru, urządzenie świetlne (reflektory, atrapy elektryczne), dalsza niwelacja terenu. Braki te jednak nie stoją na przeszkodzie dla natychmiastowego uruchomienia lotniska. Budynek administracyjny został wykończony, pozostał dług w kwocie 162 000 zł.

2. Na lotnisku urzędować będzie przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji, nadto znajdować się tam będzie Urząd Pocztowy, Urząd Celny, Posterunek Policji oraz lekarz. Ubikacje dla tych urzędów przewidziane są w budynku urzędowym, w którym zarazem są pokoje sypialne dla urzędników.



Fotografję niniejszą reprodukujemy z „The Aeroplane“ gdzie zaopatrzono ją w podpis taki: „Urządzenie ratownicze na lotnisku w Hadleigh (pisma amerykańskie proszone są o przedruk)“ (!) Nie jesteśmy tak ironiczni, jak nasi koledzy Anglicy, dajemy inny podpis:

Senne marzenie pilotów...

3. Zarząd nad loniskiem zatrzymuje Komitet Wojewódzki, który zakontraktował w celu dozoru prac i administracji lotniska dypl. inżyniera p. Weichmana.

4. Uruchomienie lotniska może nastąpić każdej chwili, jednak dla braku Spółki Lotniczej byłoby to teorją. Dlatego otwarcie odraczamy do czasu zorganizowania tej Spółki. Zauważamy, że w celu podjęcia komunikacji powietrznej na Śląsku, tworzy się Śląska Sp. Lotnicza. Na kapitał zakładowy tej spółki złożą się Skarb Śląski, przemysł górnośląski oraz samorządy śląskie. Utworzenie tej spółki zależne jest jedynie jeszcze od ustawy Sejmu śląskiego, upoważniającej formalnie Skarb Śląski do przystąpienia do spółki w charakterze udziałowca.

5. W programie naszym przewidziane są następujące linje komunikacji powietrznej:
1. Katowice — Warszawa
2. Katowice — Gdańsk
3. Katowice — Wrocław
4. Katowice — Wiedeń
5. Katowice — Rumunja oraz
6. Katowice — Rosja.

Realizacja tego programu możliwa jednak jest jedynie w wypadku, o ile Ministerstwo Komunikacji udzieli na uruchomienie tych linij koncesji a temsamem zobowiąże się do subwencjonowania tychże.

6. i 7. Sprawa nabycia płatowców oraz systemu tychże nie została zadecydowana. Jest ona bowiem w zupełności zależna od uchwały Rządu i akcjonarjuszy Spółki Lotniczej. Lotnisko w Katowicach uruchomione zostanie w celach komunikacji osobowej i towarowej, pozatem Ministerstwo Spraw Wojskowych rozważa obecnie ulokowanie na lotnisku jednego dywizjonu wojsk lotniczych.

Dotychczasowe wydatki na lotnisko wynoszą efektywnie 821 706,65 zł. Zaległe rachunki za dostarczone roboty wzgl. materjały wynoszą 162 000 zł. Prócz tego zamówiliśmy urządzenie do szkoły mechaników za kwotę 12 500 zł. które to urządzenie jeszcze nie jest dostarczone. W końcu muszą być jeszcze w tymże roku wykonane dalsze roboty w kwocie około 20 000 zł. Innemi słowy wydaliśmy dotąd 821 706,65 zł a pozostanie do zapłacenia z bieżącego roku około 194 500 zł. t. zn. inwestycje na lotnisku uskutecznione do 31. 12. 27. wynosić będą 821 706,65 zł + około 196 500 zł, razem około 1 016 206,65 zł.

Sytuacja finansowa Wojewódzkiego Komitetu LOPP. jest tem trudniejsza, że Główny Zarząd domaga się swoich udziałów w składkach za lata 1925, 1926 i 1927 oraz dochodów z tygodni lotniczych 1925, 1926 i 1927 r. mimo, że wszelkie dochody tych lat służyły właśnie na budowę lotniska. Wobec tego nie pozostanie nam nic innego, jak żądania Głównego Zarządu umieścić w budżecie przyszłego roku, a żądania te wynoszą około 150 000 zł. Tem więcej musimy się wszelkiemi siłami starać, aby powstałe w bieżącym roku zaległości z budowy lotniska — tj. owe 194 500 zł pokryć jeszcze w tym roku, inaczej budżet przyszłego roku byłby niezmiernie przeciążony.

Wkońcu nie będzie od rzeczy dodać, że lotnisko mimo wszystko w tym roku jeszcze nie będzie doprowadzone do stanu ostatecznego i idealnego. Brak np. ogrzewania w hangarze, brak urządzenia świetlnego (reflektory, atrapy elektryczne itp.). Teren również będzie wymagał dalszego udoskonalenia, dotąd bowiem zniwelowana została dopiero jedna czwarta (tj. 14 ha z istniejących 56 ha).

b) Sportowa Kadra Lotnicza.

Przedłożony pracownikom kolejowym do zaopinjowania projekt założenia na lotnisku katowickiem Lotniczej Kadry Sportowej, której celem jest szkolenie pilotów, przedstawia się następująco:

Przedewszystkiem chodzi o stworzenie instytucji lotniczej trwałej, któraby świadczyła o wielkim patrjotyźmie śląskich sfer kolejowych i stała się temsamem przykładem do naśladowania dla innych dzielnic Polski. Instytucja taka przyczyniłaby się znacznie do rozwoju lotnictwa katowickiego, gdyż powstałe kadry sportowe wyszkoliłyby z czasem znaczny zastęp lotników tak potrzebnych w czasie pokoju jak i wojny. Inicjator tego projektu p. Prezes Inż. Dobrzycki w odezwie swej poruszył zasadniczą kwestję kosztów połączonych z powstaniem szkoły lotniczej. Z zestawienia wszystkich kosztów wynikło, że stworzenie i utrzymanie takiej instytucji wymaga 100 000 zł a może i zwyż stałego funduszu rocznego. Suma bez wątpienia duża, która jednak opłaciłaby się z czasem wyszkolenia lotniczego personelu, którego mamy stanowczo za mało i nie należycie wykwalifikowany.

Wykaz potrzebnych rzeczy do wykonania projektu:

1. Stacje, hangar i warsztaty mamy gotowe, a więc możemy wyzyskać dla naszej szkoły.
2. O 2 lub 3 płatowce postara się p. Prezes w Ministerstwie Spraw Wojskowych, więc wydatki powyższe, pozostałe do płacenia, są już pokryte.
3. Przyjęcie 2 lub 3 instruktorów-pilotów, których obowiązkiem jest szkolenie pilotów.
4. Wydatki związane z zakupem materjałów pędnych i smarów, dalej remont i utrzymanie samolotów szkolnych.
5. Zaangażowanie kilku mechaników, względnie monterów do reparacji samolotów szkolnych jak i sportowych.
6. Rozmaite nieprzewidziane wydatki.
7. Zakup samolotów sportowych, które się będzie wypożyczać pilotom u nas wyszkolonym.

Szkoła taka poza wzmocnieniem rezerwy pilotów, da możność w razie wojny wzmocnienia swemi aparatami sportowemi parku samolotowego wojskowego, temsamem odpowie w zupełności swemu założeniu. Znając wysokie poczucie patrjotyczne kolejarzy, Pan Prezes zgóry był przekonany, że projekt Jego znajdzie chętny posłuch w sferach pracowników kolejowych i istotnie na skutek tej odezwy przystąpiły odtąd z udziałem następujące Sekcje LOPP., które oprocentowały się we-

dług ich zarobków miesięcznych a mianowicie:

1. **Piotrowice Śl. składnica materi. nawierzchni, członków 33.**
   od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
   od 200 do 300 złotych 0,40 „
   od 300 do 400 złotych 0,60 „
   powyżej 400 złotych 2,00 „
2. **Nowy Bytom stacja kontrolna, członków 44.**
   od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
   od 200 do 300 złotych 0,40 „
   od 300 do 400 złotych 0,60 „
   powyżej 400 złotych 2,00 „
3. **Wolfgang, członków 22.**
   od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
   od 200 do 300 złotych 0,40 „
   od 300 do 400 złotych 0,60 „
   powyżej 400 złotych 0,80 „
4. **Mysłowice parowozownia, członków 494.**
   od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
   od 200 do 300 złotych 0,40 „
   od 300 do 400 złotych 0,60 „
   powyżej 400 złotych 2,00 „
5. **Mysłowice stacja, członków 452.**
   od zaczętych 50 złotych 0,05 zł
   od zaczętych 51 złotych 0,10 „
   od zaczętych 101 złotych 0,15 „
   od zaczętych 151 złotych 0,20 „
6. **Sumina, członków 68.**
   0,10% od ich zarobków miesięcznych.
7. **Szopienice parowozownia, członków 35.**
   od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
   od 200 do 300 złotych 0,40 „
   od 300 do 400 złotych 0,60 „
   od 400 do 500 złotych 0,80 „
8. **Szopienice dworzec półn., członków 264.**
   od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
   od 200 do 300 złotych 0,40 „
   od 300 do 400 złotych 0,60 „
   powyżej 400 złotych 1,00 „
9. **Lubliniec parowozownia, członków 289.**
   od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
   od 200 do 300 złotych 0,40 „
   od 300 do 400 złotych 0,60 „
   powyżej 400 złotych 2,00 „
10. **Bogucice, członków 79.**
   od zarobków do 100 złotych 0,20 zł
   od 100 do 200 złotych 0,40 „
   od 200 do 300 złotych 0,60 „
   od 300 do 400 złotych 0,80
   od 400 do 500 złotych 1,00 „
11. **Żory, członków 211.**
   od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
   od 200 do 300 złotych 0,30 „

od 300 do 400 złotych 0,40 „
ponad 400 złotych 1,00 „

12. **Wodzisław, członków 545.**
od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
od 200 do 300 złotych 0,40 „
od 300 do 400 złotych 0,60 „
powyżej 400 złotych 2,00 „

13. **Brzezinka, członków 36.**
0,30 zł z poborów miesięcznych.

14. **Rybnik stacja, członków 692.**
0,25% od poborów miesięcznych.

15. **Rybnik parowozownia, członków 554.**
0,25% od poborów miesięcznych.

16. **Jaśkowice Śl., członków 46.**
0,50 zł miesięcznie.

17 **Siemianowice odcinek drog., członków 39.**
od zarobków do 200 złotych 0,20 zł
od 200 do 300 złotych 0,40 „
od 300 do 400 złotych 0,60 „
powyżej 400 złotych 2,00 „

Pan Prezes wyraża przekonanie, że za przykładem powyższych kół pójdą i inne koła a suma zebrana z tych dobrowolnych składek przyczyni się w dużej mierze do zrealizowania powyższego projektu.

5. Fundusze.

a) Sprawozdanie finansowe od 1 stycznia do 31 czerwca 1927 r.

Składki członkowskie	44 019,50 zł
Loterja Fantowa	4 150,56 „
Wojewódzki Dzień Lotniczy	11 599,04 „
Przedstawienie w dniu 7 maja br.	650,50 „
Razem	60 419,60 „

b) Sprawozdanie finansowe ogólne od roku 1924 do 1927.

Bilans za czas od 1. 1. 27 r. do 30. 4. 27 r.

Aktywa.

Pozostałość z r. 1926	17 202,24
Wkładki członk.	60 419,23
złotych	77 621,47

Pasywa.

	64 748,74
Pozostałość do przeniesienia na dzień 1. 7. 27 r.	12 872,73
złotych	77 621,47

Bilans ogólny za rok 1924, 1925, 1926 i za I. półrocze 1925 r. od 1. 1. do 30. 4. 27 r.

Aktywa.

Za rok 1924	40 965,20
Za rok 1925	103 008,30
Za rok 1926	100 256,22
Od 1. 1. — 30. 6. 27 r.	60 419,23
złotych	304 648,23

Pasywa.

	133 271,70
	93 755,78
	64 748 74
Pozostałość do przeniesienia na dzień 1. 7. 27 r.	12 872,73
złotych	304 648,23

6. Zakończenie.

Mówiąc o lotnictwie, musimy przedewszystkiem zaznaczyć fakt dużego rozwoju lotnictwa komunikacyjnego u nas i skonstatować, że w tym kierunku zaczynamy powoli dorównywać rozwojowi lotnictwa w innych krajach Europy. Czy to się stało wskutek zwiększonych potrzeb społecznych, dość, że mimo wielkich niedoborów w zakresie technicznym, braku lotnisk, stacyj meteorologicznych i innych niezbędnych urządzeń, żegluga nasza powietrzna funkcjonuje sprawnie i może być postawiona na równym poziomie z żeglugą komunikacyjną w Niemczech i we Francji. Jest to już duży krok naprzód uczyniony w zakresie lotnictwa. Jak wiadomo, kierownictwo żeglugi powietrznej w Polsce objęło Ministerstwo Komunikacji uchwałą Rady Ministrów z dnia 28. 7. 1919 r. Ministerstwo Komunikacji, z wielkiem zrozumieniem doniosłości tegoż zagadnienia u nas, dążyło stale po raz wytkniętej linji do jak największego rozwoju linij komunikacyjnych, lecz to nas nie upoważnia do zmniejszenia tempa naszej działalności, powinniśmy wytężać siły, by lotnictwo nasze zostało jaknajlepiej zorganizowane i połączyło nie tylko największe miasta polskie siecią sprawnie funkcjonujących linij, lecz otworzyło nam drzwi na oścież do wszechświatowych rynków zbytu, co przyczyni się do znacznego ożywienia naszego gospodarczego życia. Zadania organizacji społecznych wszędzie, a zwłaszcza u nas obracają się około konieczności wzmorzenia intensywniejszego życia ekonomicznego, stworzenia korzystniejszych warunków zbytu dla przemysłu naszego, takich warunków, by całe społeczeństwo mogło korzystać ze zdobyczy technicznych i organizacyjnych współczesnych. O osiągnięcie tego ideału walczymy wszyscy, i dziś, gdy przeminął już okres wielkich walk politycznych, rozpoczyna się inny a to okres codziennej, mrówczej pracy budowania, stworzenia nowych pozytywnych sił w społeczeństwie dotychczas kroczącem rozbieżnemi drogami. Chodzi o zogniskowanie poczynań i w tym kierunku Wojewódzki Komitet Kolejowy L. O. P. P. czyni bardzo wiele. Przypatrzmy się tej działalności, której najważniejszem zadaniem spopularyzowanie idei lotniczej w jak najszerszych warstwach pracowników kolejowych. Dla tego celu czyni się wiele i akcja propagandowa nie ustaje.

Oto w streszczeniu obraz tej niezmordowanej działalności Woj. Kom. Kol. LOPP., która sprawia, że sfery kolejowe istotnie rozumieją doniosłość lotnictwa u nas, a świadomość istnienia wspólnych interesów wzmaga

się w tych sferach i wytwarza pewną ideologję, opartą na konieczności społecznej solidarności.

Prezes
Wojewódzkiej Sekcji Kolejowej
L. O. P. P.
Dobrzycki.

Z ostatniej chwili.

Dnia 20. 12. 27 po południu opuścił warsztaty fabryczne założonej przez Związek Lotników Polskich wytwórni płatowców „Samolot" w Poznaniu, nowy czwarty z kolei płatowiec polskiej konstrukcji.

Płatowiec, zbudowany w fabryce pod osobistym nadzorem konstruktora, inż. pilota Ryszarda Bartla, członka Z. L. P., odbył wspaniały lot próbny i otrzymał nazwę B. M. 4. Samolot prowadził pil. Edmund Hołodyński — członek Z. L. P., jako pasażer leciał werkmistrz działu studjum Wacł. Schneider, członek Sekcji Mechaników Z. L. P.

Start płatowca krótki, lądowanie i czucie w powietrzu doskonałe wskazuje, że inżynier Bartel i T. A. „Samolot" mogą być dumni ze swej pracy.

Chochlik drukarski.

Przez przeoczenie pominięto pod artykułem „O racjonalną propagandę" (strona 8) podpis autora. Jest nim Sekretarz Woj. Kom. Kol. L. O. P. P. na Śląsku. p. M. Charnas.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.